電撃攻略王 DENGEKI ドリームキャスト

首都高バトル

首都高バトル

公式ガイドブック

DENGEKI やっぱり電撃だね!

電撃ドリームキャスト Dreamcast 電撃王 特別編集

電撃攻略王 DENGEKI

ドリームキャスト

首都高バトル

首都高バトル

公式ガイドブック

DENGEKI やっぱり電撃だね!

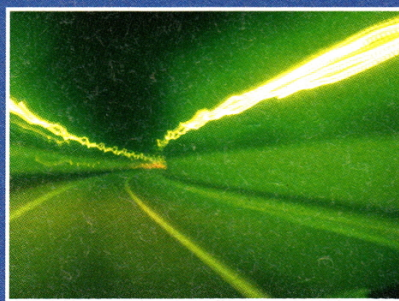
電撃ドリームキャスト Dreamcast 電撃王 特別編集

首都高バトル

公式ガイドブック

漆黒に染まる首都高

日中は穏やかであったカーブが、
闇に飲まれ不気味なブラインドコーナーへ。
渋滞のクラクションは、いつしか
静寂とエンジンの咆哮へと変わる。
もう1つの首都高を舞台に、
人々の思惑は環状に交錯する——。

── それはもう1つの顔。

首都高は昼と夜に2つの顔を持つ。
昼は幾多のクルマが行き交う
ホットラインとしての顔。
そして、そのシルエットが
夕闇に浮かび上がり始めるとき、
首都高はもう1つの顔を見せ始める。

前作『首都高バトルR』で監修を務めた坂東氏。今作もアドバイザーとして、クルマの挙動などに大きな助言を与えてきた。そんな氏に、『首都高バトル』の魅力をインタビュー。クルマに対する熱い想いを語ってくれた。

坂　東　正　明

ストリートだからってなめてかかれないよ

──早速ですが、前作「首都高バトルR」では坂東さんご自身、監修という立場で携わっていられたわけですが、今回のゲームではどの辺りまで？

坂東：今回は、アドバイザー的なことをメインにしてやりました。とはいっても、開発しているところに顔を出して、「ああじゃない、こうじゃない」って注文をつけるぐらい（笑）。でも、ゲームにおけるクルマの挙動には軽いものが多いよね。だから、『首都高バトル』ではクルマの重みを出したかったんだよ。

──やっぱり今年はレースの方でお忙しかったですからね。ところでそのレースですが、GT選手権でさっそく1戦目で優勝と、好調のようです。坂東さんはレースのどういったところに魅力を感じていますか？

坂東：一般の方たちって、レースと聞くとF1やGT選手権などの、総合的なイメージで考えると思うんです。でも自分では、昔、サニーで町中を走らせていたのが、舞台をサーキットに移しただけ。サーキットで走っていたら、自然とチューニングというものを覚えてきて、「レースで作る側に回った方が面白い」と考え始めたわけなんです。レースには当然勝ち負けがあるわけでしょ？　僕は負けることが

HEAT

インタビュー interview

嫌いだから、負けたら次は絶対に勝つって思う。それが魅力なんじゃないでしょうかねえ。

——坂東さんをストリート系のチューナーだと思ってる方も多いんじゃないですか?

坂東： それはいいことだと思いますよ。僕は、元を正せば暴走族だったんです（笑）。それで暴走族をやってたら、いつの間にか走る場所がなくなってた。でね、これじゃあイカンって思い始めてトヨタに入ったんだけど、当時は若かったし、技術力が全然なかったわけですよ。だから自分で速く走るために、技術的なものを学んだんです。だからもし、あの当時に今の知識や考え方があったらすごかったろうな、と思うよ。今でこそレースの方が中心になってやってるけど、やっぱり僕の基本はストリートなんですね。

——ストリートが発展して現在のスタイルになった、と。

坂東： 最初の頃は、レースをやっていても自分自身、どこまでやれるかわからなかった。なんといっても、町で走ってたやんちゃな兄ちゃん——最初からレースでご飯を食べてきた人間じゃないからね。でも、そんな未来のまだ見えてない状態が、僕にとってはすごく楽しかった。今は周りに対しての気配りとかもあるし、第一に勝たなくちゃいけない。でもね、サーキットに行ったときは、今でもただ純粋に楽しめる。もちろん、勝つに越したことはないんだけど、レースに出て自分自身が学べるのがいい。そこで学んだことが、初めてストリートにフィードバックできるんだからね。だから、ストリートだからってなめてかかれない。レースの集大成がストリートに反映されるわけだし。

——そんなところが「坂東親分」として親しまれるんでしょうね。

坂東： 育ちが違うだけだよ、きっと（笑）。例えば、大学の理工学部を出たエンジニアの人がやるのは、まず数字の上からでしょ。僕がやるのは違う。感性だから。体で風を感じて培った感性とデータ上のものは、全く違うわけです。その辺が、育ちの違いなんだよね。でも、やっぱりエンジニアには凄い人たちがたくさんいる。だからエンジニアと話しててわからないことが出てくると、「なんじゃい、それ」って聞き返すんですよ。そうやって自分なりに解釈ができるようになれば、そこからまた自分の言葉で話ができるわけだから。

——なるほど。坂東さん自身の根底にあるストリートの感性ですね。でも、そのストリートとレースでは、やはりチューニングの方向性は違いますよね。

坂東： レースというのは、とにかく速く走ればいい。スタートしてからゴールするまで、その速さが持続すれば、それでいいわけだから。ゴールした後に何が起きても関係ないんです。でも、ストリートの場合はそう

Profile

坂東正明

Masaaki Bandoh

1955年、北海道生まれ。ジムカーナを手始めとしてレースデビュー。近年ではRacing Project BANDOHとして全日本ツーリングカー選手権に参戦。昨年は総合2位、今年もさっそく第1戦で優勝するなど、好調な滑り出しを見せている。ゲームでは1作目にチューナーとして登場。2作目は監修という立場で携わっている。

誰よりも速く——。

俺のルーツはやっぱりストリートだね。

坂東正明

はいかない。

——坂東さん自身、どちらのチューニングの方がお好きですか？

坂東：どちらかといえば、レースの方が好きですね。ただ、どんなに入念に緻密なチューニングをしても、レースは1日で結果が出ちゃう。その逆に、パーツが壊れないようにとか、乗り心地よくコーナーリングができるように、とかしてあげるのが、ストリートのチューニングなんです。だから…面白みという点ではレースとストリートのチューニングは比べられないかな。もちろん、レースでも、同じセッティングにしたからって、いつも順位まで同じになるわけじゃないですよ。でもね、10人中6人ぐらいはそのセッティングがいいって言ってくれるんです。だけど、ストリートは、レーサーレベルもいれば免許取り立てレベルもいる。そうだなあ、10人中3人ぐらいが納得してくれればいいほうなんじゃないかな。なんといっても、ストリートチューンにはオールマイティー性を求められるからね。そのあたりがすごく難しいんです。色々な性格の人間たちがお店にやってきて、あーじゃない、こーじゃないって会話をしながらパーツを買っていく。ホントにもう、それは千差万別なんですよ。でも、そういう人たちが求めているものを探し出すのが、けっこう楽しい。だからこそ、ストリートにも魅力があるし、自分自身、好きなんです。

——ストリートチューンの面白さというのはそのあたりにあるんでしょうか？

坂東：そうだね。やってみるとわかるけど、結構奥が深いですし。まずはその人の好みに合わせてあげなければダメなんですよ。レースの場合だったら「これでダメなら乗るな」って、平気で言えますけどね（笑）。ストリートの場合はそういうのはあり得ない。見た目もあれば、快適性もあるし、性能面のこともある。ひょっとしたらそれが、女の子を乗せる道具であるかもしれない。そんなことをあれこれ考えながら、チューンするのが面白いんだろうね。

クルマに対する接し方が変わればいいね

——走る場所にもよりますが、首都高ではどういうチューニングが適しているんでしょう？

坂東：確かに走る場所にもよりますね。ストレートの長い所を走るのであれば、当然だけど最高速重視だよね。コーナーリングが多くて、なおかつ、スピードも出したいのであれば足回りをソフトにした方がいいかもしれない。まあ、峠を走ってるようなクルマで首都高を走ったらＧＴ-Ｒにはまず勝てない。でも僕としては楽しく、快適に走れるようなチューニングを勧めますね。コンクリートで囲まれた場所でスピードを競うのは、やっぱり危ないからね。

——確かに事故によるリスクもありますからね。

坂東：でも今の人たちのレベルは非常に高いですね。誰に教わるでもなく、それこそ感性でク

HEAT

インタビュー *interview*

ルマを横向きにしてドリフトの体勢に持っていく人もいるんだからね。でもね、確かにドリフトはコーナリングにおける1つのテクニックだけど、1歩間違えば、タイヤのグリップが外れて壁に激突する危険もあるから注意しないとね。

──やっぱりドリフトは難しいし、リスクも伴うと？

坂東：首都高の狭いトンネルの中で横になってはまっているクルマを見たことない？　あれはドリフトの失敗（笑）。失敗すると、クルマは当然横向きになっているわけだから、全長と同じぐらいの幅のトンネルだとはまって動けなくなっちゃうんだよね。…そういえば、前にすごいの見ちゃった。150mの距離をずっとドリフトしたまま走ってるの。で、そのうち車速が落ちてくるでしょ。そしたらすぐそこが、コーナー出口。きれいに抜けていきましたよ。でもね、目の前を150mも真横になって走られたら、びっくりするよ。何なんだ、コイツって（笑）。

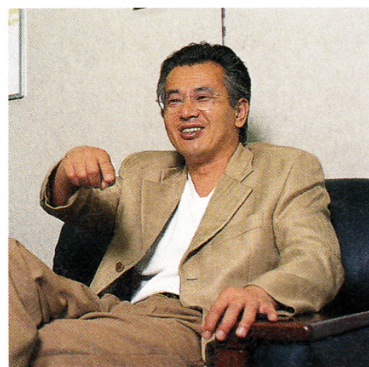
──すごいですね。そういうドライバーの方たちって、どこかで練習とかしているんですかね？

坂東：そうだね。やっている人はやっていると思うよ。あの辺の人たちのテクニックなんかすごいですよ。もう、とても一般人のテクニックとは思えない走り方をしているからね。僕らなんかより、遙かに上のレベルのテクニックを持ってるよ。

──坂東さんですら、舌を巻きますか…。では最後に、今後の活動についてお聞かせください。

坂東：実は海外のマカオという所で行われるレースがあるんですけど、ここで勝ちたいですね。このレースには、ヨーロッパ勢もやってくるんです。絶対に勝利を落とせないので、強力なチームがやって来るわけです。そこに、勝ちたいんですよ。

──最大の目標はマカオですか？

坂東：そうですね、海外ではマカオが最大目標。あと、国内では、セリカのチューニングを煮詰めてのシリーズチャンピオンを狙っています。あとは、機会があったらGT500のレースもやりたいですね。最近では国内のレースも大事にしなければいけないという思いも強いですよ。ヨーロッパの人たちって、まずヨーロッパの中できっちり闘ってから、海外に遠征している。

自分たちの地元で勝っていないのに、いきなり海外に出て格好つけようとしてもダメでしょ。国内のモータースポーツに対する認知度って、ヨーロッパとかに比べるとまだまだ低い。そういう状況を、少しでも良くしたいので、まずは国内のレースを真剣にやる。それで日本人のモータースポーツに対する見方、クルマに対する接し方が、少しでも変わればいいんじゃないかな、と思っています。

BANDOH

レースの技術が活きるストリートパーツの最先端

名チューナー・坂東正明氏と新進気鋭のレースドライバー・織戸学氏の融合によって生み出された、最新鋭パーツの数々。坂東商会では、実際のレースで培った技術をフィードバックして、ストリート仕様に仕上げている。右のマシンは180SXをベースにチューンを施したSEALAZONE第2弾のSZ13X。180オーナーならずとも、モータ・スポーツファンならば、1度足を運んでみるといい。

▲フロントバンパーを始め、数々のエアロパーツで最高の空力を得られるのだ。

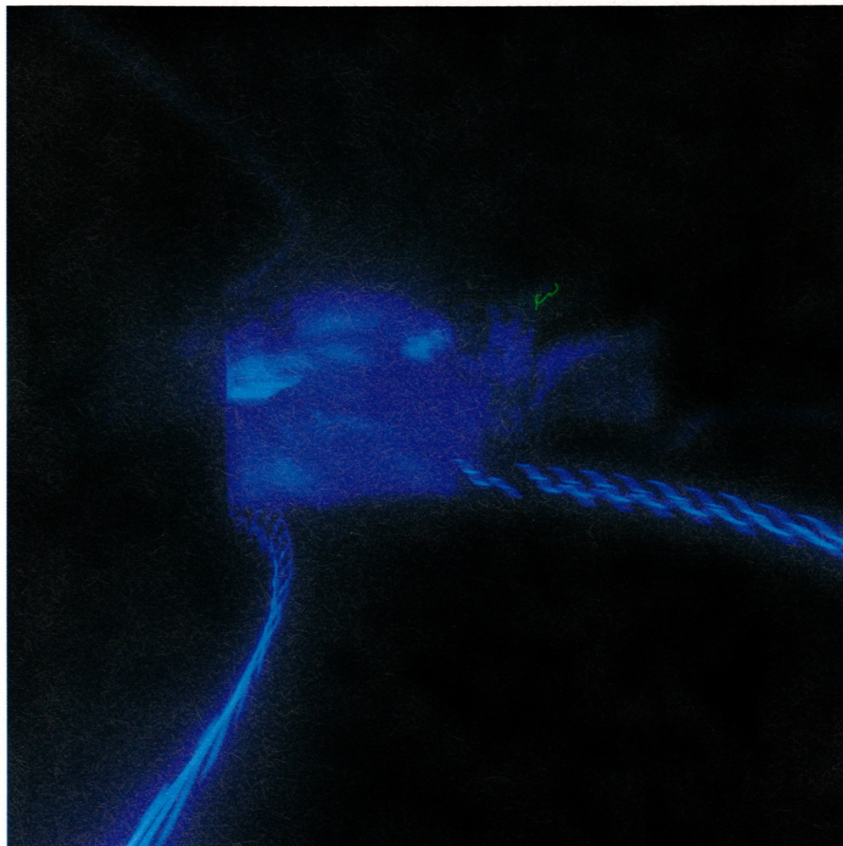
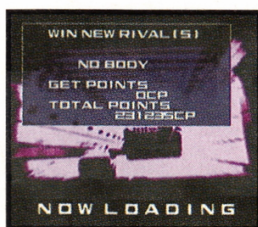
▲ノーマルの180SXの外観を発展させ、より美しく、スポーティに再現。

CONTENTS

BASIC KNOWLEDGE

コース攻略編

データ編

※本書及びゲームに登場する場所は、作品を楽しむフィクションであり、実際の場所やクルマとは直接関係ありません。また、公道上の暴走行為や、違法改造を推奨するものではありません。

Basic Knowledge
基礎知識編

クルマの基本動作は、走る、曲がる、止まるの3つ。この3つを疎かにしていては、手強いライバルたちに太刀打ちできない。まずは基本をしっかりマスターしてから実際にコースへ走り出そう。

GAME MODE INTRODUCTION

モード紹介

首都高をより深く味わうために

このゲームには『首都高バトル』の
世界を際だたせる全6種類のモードが用意されている。
バトルを開始する前に、まずはここで
各モードの概要をしっかり把握しておこう。

QUICK RACE
PRACTICE
VS BATTLE
QUEST MODE
OPTION
NETWORK

首都高を"遊ぶ"ための6種類のゲームモード

勝ち抜きバトルやタイムアタックに挑む「クイックレース」、プレイヤー同士で対戦する「VSバトル」、マシンをパワーアップさせながら141人のライバルと闘い抜く「クエストモード」など、用意されているモードは全部で6種類。また、「ネットワーク」でオフィシャルホームページにアクセスすれば、『首都高バトル』の世界はますますヒートアップ。走りの醍醐味を満喫できるはずだ。

QUICK RACE

クイックレース

すぐに首都高を走ることができるスポットレース

クイックレースには、幾多のライバルと戦い抜く「SPバトル」と、ライバルと競いながら首都高を最速で走るための「タイムバトル」が用意されている。どちらも、クエストモードで作ったオリジナルカーをロードすることでプレイ可能だ。

SPバトル

次々とプレイヤーにパッシングを仕掛けてくるライバルたちの挑戦を受け、戦い抜く。1回のバトルで消費したSPは、次のバトルに持ち越されていく。

タイムバトル

1台のライバルとバトルをするタイムアタック。コース中の分岐地点ではどのルートを通過しても構わないので、自分の最も得意なルートで挑んでみよう。

PRACTICE

プラクティス

複雑に入り組んだ首都高のレイアウトを把握できる練習走行

環状線内回りと外回りの2つのコースを、バトルをすることなく自由に走行できるモード。アザーカーの出現も設定できるので、ゆっくりと首都高のレイアウトを確認するにはちょうどいいだろう。なお、このモードでも、クエストモードで作り上げたオリジナルカーを使用することができる。

VS BATTLE

VSバトル

プレイヤー同士で繰り広げる白熱のバトル

上下2分割の画面で、プレイヤー同士がバトルをする対戦モード。SPバトルと同様、先に相手のプレイヤーのSPをゼロにしたほうが勝利となる。このモードでもクエストモードで作ったオリジナルカーを使用できるので、お互いのデータを持ち寄ってプレイすれば、バトルはさらに盛り上がるはずだ。

クエストモード

マシンをチューンしながら20チーム141人のライバルとバトル

QUEST MODE

首都高を徘徊するライバルを探し、次々とバトルで倒していくメインモード（P.12参照）。このモードで作ったクルマをセーブしておけば、クイックレースなどのモードで使用することもできる。

NEW

新規のゲームをスタート。まずは手持ちの25000CPを元手に、何のマシンを購入するかを選択する。序盤のメインマシンになるのでじっくり選びたい。

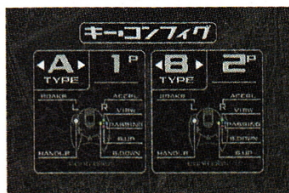
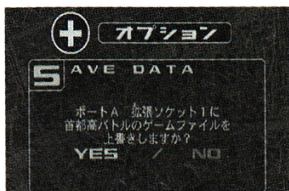
CONTINUE

ビジュアルメモリにセーブデータの記録がある場合、続きからプレイできる。なお、ポートA拡張ソケット1にビジュアルメモリがない場合は選択できない。

オプション

全5項目に及ぶシステム設定を行うモード

OPTION

クイックレース、クエストモードで走行したリプレイのセーブ・ロード、サウンドテストやキーコンフィグの変更など、ゲームシステムに関する設定はこのモードで細かく行うことができる。

SAVEゲームファイル

クエストモードのプレイデータや、クイックレースの勝ち抜き人数、ネットワークを介して入手したパーツデータなどをビジュアルメモリにセーブ。なお、リプレイのセーブは各モードのバトル終了後のメニュー画面で行う。

LOADゲームファイル

ビジュアルメモリにセーブしてあるゲームファイルをロードする。もちろん、各ゲームモードの冒頭でもデータのロードをすることは可能だ。

LOADリプレイ

クイックレース、クエストモード、VSバトルで映されたリプレイを保存しておけば、このモードでいつでも見ることができる。

サウンド

ゲーム中に流れているBGMの音量を0〜127までの範囲で調節が可能。また、モノラル、ステレオの選択やサウンドテストをすることもできる。

キー・コンフィグ

走行中の操作に関する各ボタンの割り当てを、3種類の中から選択できる。それぞれ、シフトアップ、シフトダウン、パッシングのボタン配置が異なるので、最も操作しやすい設定を探しておくといいだろう。

ネットワーク

電話回線を介して各オフィシャルページへアクセス

NETWORK

ネットワークを使えば各社ホームページへ接続ができる。首都高バトルに関する情報も掲載されているので、ぜひ覗いてみよう。

首都高HP　http://shutokou.dricas.ne.jp/shutokou/index.html

首都高バトルにまつわる、さまざまな情報が満載のホームページ。なんとゲーム中には現れない、隠しパーツのダウンロードもできるのだ。＊注

ドリームキャストHP　http://www.sega.co.jp/dreamcast/

ドリームキャストに関するホームページ。ソフトの発売スケジュールや新作情報など、最新の話題を入手することができる。

元気ホームページ　http://www.genki.co.jp/

首都高バトルの発売元である元気のホームページ "Lunch"にアクセス。首都高バトルに関する情報や、掲示板も用意されているのだ。

＊ダウンロードのサービス開始は、1999年7月30日から開始予定。

QUEST MODE CONQUEST

クエストモード

首都高に集いし最速のライバルたち

首都高最速と呼ばれる4Devilsを頂点として
総勢141人のライバルたちが疾走する。
最速の座を自らのものにするには、緻密なセッティングと
高度なテクニックを身につけなければならない。

QUICK RACE

PRACTICE

VS BATTLE

QUEST MODE

OPTION

NETWORK

クルマをパワーアップしてライバルたちを撃破

首都高には全20チーム、総勢141人の強敵が徘徊している。彼らのクルマを見つけてパッシング、相手のハザードが点滅をしたらバトルのスタートだ。しかし、何の知識もないままバトルを挑んでも、勝利を勝ち得るのは難しい。まずはここでクエストモードにおける知識をしっかり頭に入れてから、首都高へ走り出すとしよう。

スピリットポイント（SP）で決まる勝敗

SPILIT POINT

ライバルに勝つといっても、単に相手より前に出ればいいわけではない。このゲームではスピリットポイント（SP）というゲージが、プレイヤーとライバルの各々に存在。相手のゲージをゼロにした方が勝利するのだ。

相手との距離によって変化するSP

プレイヤーと相手のSPの関係は至って単純。前に出ているドライバーのSPはそのままで、後ろについているドライバーのSPが減少していくというシステムだ。ただし、前後のクルマの位置関係によって減少の度合いは変化してくる。先行するクルマと追うクルマとの差が小さければ、減少のスピードは遅く、逆にそれが大きければ、減少スピードは速いのだ。これを頭に入れて、相手との駆け引きを行っていこう。

バトルに勝利することで手に入るクレジットポイント（CP）

CREDIT POINT

ライバルたちに勝つには、テクニックだけでは無理。クルマの基本性能を上げるパーツや、ランクの高いクルマが必要になる。その資金となるクレジットポイント（CP）は、相手とのバトルの結果次第で変化する。

CP換算表の見方

❶敵の強さ
ライバルのレベルが高いほど、この数値は高くなる。
❸プレイヤー残りSP
バトル終了時のプレイヤーの残りSPに、ライバルの強さの数値を乗算。
❸総走行距離
1回のバトルで走行した総距離。単位はkm。

総走行距離によって変化

走行距離（km）に100をかけた数字が、そのままBATTLE DISTANCEのCPとして換算される。なお、乗算される100の値は一定。バトルに負けた場合にも換算される。

プレイヤーの残りSPによって変化

バトル終了時のプレイヤーの残りSPをパーセンテージに換算、その数値に、ライバルの強さ（1～15）を乗算した値がREMAIN SPのCPとして加算される。

ライバルの強さによって変化

敵のレベルに応じた数値に、2、4、5を乗算した数値がRIVAL'S PRIZEとして換算される。1度倒した敵=2、バトルを挑んで負けた敵=4、一度もバトルしていない敵=5がそれぞれ乗算される。初めての対戦で勝つことができれば、CPがたまりやすいのだ。

クエストモードの基本的な流れ

FLOW CHART

普段何気なく首都高を流しているライバルたちだが、実はそれぞれどこかのチームに所属している。そのトップには、各チームを束ねているチームリーダーが存在。さらにその上に首都高の四天王が君臨する。チームとの関係を流れとして図にしてあるので参考にしてほしい。

各チームを構成するチームメンバーとのバトルが、流れの基本となる。そのバトルで手に入れたCPを貯めて、パーツもしくはより性能の高いクルマを購入していくことになる。そして全てのチームメンバーを倒すと、ようやくそのチームのリーダーがお出ましだ。

チームリーダー出現までの流れ

チームメンバーとのバトル
▼
CPの獲得
↓
パーツの購入
▼
パーツのセッティング
↓
チームリーダーとのバトル

チームリーダー2人を倒すと、四天王の内の1人が登場。これにバトルで勝利すると再びほかのチームと対戦。これを4回、つまり8チームと、四天王すべてを倒してしまえば、1回目のエンディングを迎えられるのだ。

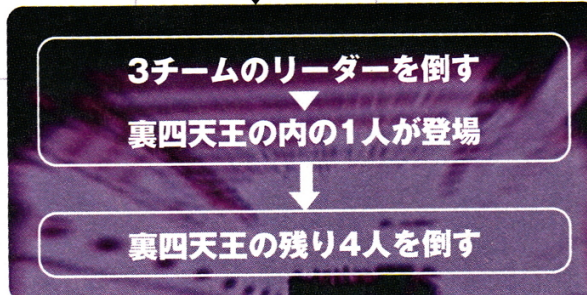
チームメンバーを倒しながらCPを入手。よりマシン性能を上げるためにパーツを購入していこう。パーツによってはセッティングを行えるようになる。バトルを有利に運べるようにこのセッティングも煮詰めていくといいだろう。

四天王（前半）出現までの流れ

2チームのリーダーを倒す
▼
四天王の内の1人が登場
↓
四天王の内4人を倒す
↓
エンディングA

激しいバトルの末、四天王を倒したら1回目のエンディング。この時点で隠しカーの2台（P.17）がショップに現れ、購入できるようになる。そして再びほかのチームとのバトルが始まるのだ。

1回目のエンディングの後は、次の裏四天王を出現させるのに3人のチームリーダーを倒す必要がある。そして裏四天王をすべて倒せば、真のエンディングを迎えることができるのだ。

裏四天王（後半）出現までの流れ

3チームのリーダーを倒す
▼
裏四天王の内の1人が登場
↓
裏四天王の残り4人を倒す
↓
エンディングB

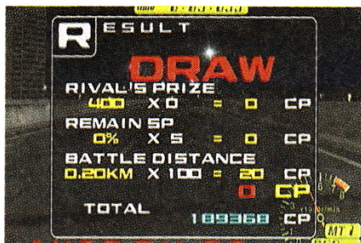
見事、裏四天王すべてを倒したら、真のエンディングを迎えることができる。また、ここでも隠しカーが2台登場し、(P.17)、購入できるようになる。この後も走行することはできるが、エンディングはもう発生することはない。

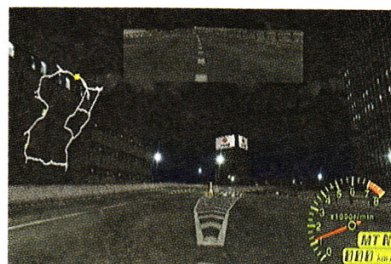
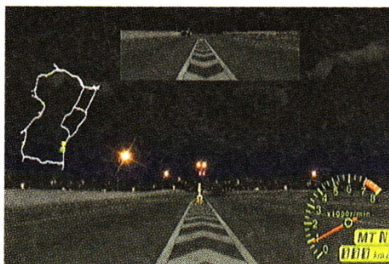
ライバルに打ち勝つための首都高の心得

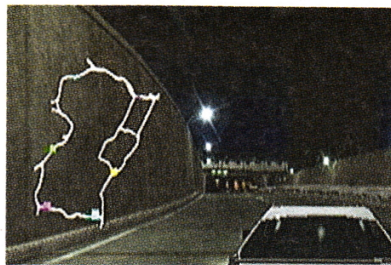
アザーカーがゆっくりと走行している首都高では、コースの形状が刻一刻と変化しているといっても過言ではない。クリアなコーナーと、コーナーの途中にアザーカーが走行しているのとでは、走行ラインは明らかに違ってくるからだ。そのため、マニュアルどおりのドライビングだけでは通用しないものの、そこには状況に応じたセオリーが存在するのも事実。どんなに優れたドライビングテクニックを持っていても、それだけではライバルにうち勝つことは難しいのだ。ここでは、首都高で速く走るためのそんなセオリーと知識を紹介していこう。

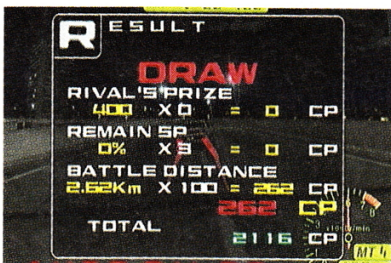
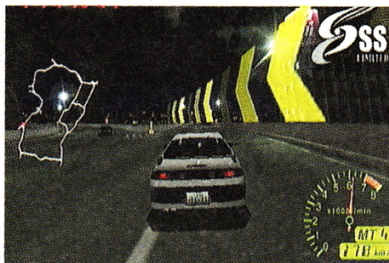
バトルを有利に進める上で欠かせない知識

KNOWLEDGE

首都高には、知っておかなければならない重要なポイントがいくつかある。これを知らずに走行していると、せっかくの勝てるバトルをふいにしてしまうことすらあるのだ。ライバルをリードしていて、相当な距離のアドバンテージがあったとしても、油断は禁物。必要な情報を知らなかったがために、一瞬の判断ミスでクラッシュ、一気に形勢逆転というケースも珍しくはないのだ。必要最低限のルールだけはしっかり把握してからバトルに臨んでもらいたい。

内回り、外回りに存在する計4カ所の分岐地点

環状線といっても単なる1本道のオーバルコースというわけではなく、ルート上には内回りで2カ所、外回りで2カ所の分岐地点が存在する（P.39/47参照）。そのため、プレイヤーが先行しているならどちらのルートを選択するか決めておこう。リードを許している場合は、ライバルが通過する方のルートへ瞬時に付いていけるよう、準備しておかなければならない。

マップ上のアイコンの色で位置を確認

走行画面の左上に表示されているマップに点滅している色は、各ドライバーの条件を意味している。1度もバトルをしていない相手＝水色、バトルを仕掛けて勝利した相手＝黄緑、バトルを仕掛けて、あるいは仕掛けられて負けてしまった相手＝ピンク、という具合だ。これさえ覚えておけば、フリーランのときに無駄なバトルを仕掛ける必要もなく、効率良く進められるはずだ。

進入禁止帯からメニュー画面へのエスケープ

首都高の至る所に見られる、黄色と黒の縞で仕切られた進入禁止帯。これは、基本的には環状線の外へ出ないために設けられている目印。だが、場所によってはそのまま進んでしまい、強制的にメニュー画面に戻る場所もあるのだ。そのため、ライバルをリードしている場面で、オーバースピードで突入、進入禁止帯に入ってドロー――ということもあり得る。進入禁止帯の各ポイントはコース攻略のマップ（P.34/42）に表記してあるので参考にしてほしい。

クエストモードテクニック集

TECHNIQUES

ライバル車と真っ向から勝負をするのは、首都高バトルの醍醐味の1つ。しかし、強いライバルを相手に、常に正攻法が通用すると思っては痛い目に遭うだけ。いくら華麗なドリフトを決めたところで、相手のマシン性能が高ければ勝つことは難しいのだ。そのためにはまず、少しでも相手より有利に戦える工夫をしておく必要がある。ここでは、ドライビングテクニックとは違った、役に立つテクニックを紹介していこう。また、そのほかにもクルマを購入するときにできる裏技を紹介するので、ぜひ試してみてほしい。

TECHNIQUE 1
有利なポジションでパッシングを仕掛けスタートでリードを奪う

ライバルカーをみつけたとき、すぐに相手の背後についてパッシングをしていてはもったいない。これでは相手のほうが先頭に立つことになるからだ。後ろからではなく、真横を相手より少し速いスピードで抜けながら、斜め後方にきたときパッシング。これで相手の横側あたりからスタートを切ることができるのだ。

▲SPゲージが画面上に現れる場所まで接近。斜め後方あたりから、アザーカーの状況とルートの状況を確認しながら加速をしていく。

▲相手の斜め後方あたりに、自分のクルマのフロントが差し掛かったらパッシング。相手を追い抜いてからバトルが開始できる。

TECHNIQUE 2
視界の悪い急勾配はドライバー視点に変更

勾配のきつい下り、登りの坂道などでは、後方視点だと自分のクルマが邪魔で前方がまったく見えない。そんなときはドライバー視点にチェンジ。前方のアザーカーがはっきり見えるはずだ。

TECHNIQUE 3
車や壁に接触しそうな場合はフロントよりサイドから当たる

正面からクルマや壁に接触してしまうと、例えトップスピードまで乗っていても停止状態になってしまう。接触を避けられないと思ったときは車体をなるべく横に向けて、サイド側からヒット、減速を少しでも抑えるようにしたい。

TECHNIQUE 4
壁に接触して車体が横を向いたら逆ハンドルで立て直し

クルマの前部を壁に接触させると、ノーズが引っかかり車体は横を向き始める。ここで進行方向にハンドルを切ってアクセルを入れるとスピンしてしまう。実はこういう場面では、進行方向とは逆にハンドルを入れてアクセルを抜いたほうが、立て直しやすい。バウンドしたときにクルマの向きが変わるからだ。

◀フロント部分を壁で削るように進むと、車体は横を向き始める。ここで進行方向にハンドルを切ってアクセルを開けては絶対にダメ。

◀逆ハンドルを切るとクルマがバウンドしたときに向きが変わり、フロントは自然と正面を向く。あとはハンドルを元の方向へ戻してアクセルを開ければOKだ。

TECHNIQUE 5
固定ナンバーの入力で特別仕様車の登場

ある一定の条件を満たした上で、ナンバー入力時に以下の固定ナンバーを入力すると、四天王の中の3人が乗っているものと同じ仕様のクルマが使えるようになる。また、ライバルとは全く関係はないが、同様に下記❹の固定ナンバーを入力すると坂東商会仕様のクルマに変わる。入力すると、「坂東商会」とロゴが入り、性能が大幅にアップするのだ。中には特殊なカラーリングのものもあるので、普段プレイヤーを手こずらせているライバルたちが、どんなクルマに乗っているか試乗してみるといい。

❶NO.135、「12時すぎのシンデレラ」を倒した後、TYPE-FDを選択。ナンバー入力画面で「品川.135」と入力する。

❷NO.138、「紅の悪魔」を倒した後、TYPE-R34を選択。ナンバー入力画面で「習志野.138」と入力する。

❸NO.139、「エキゾースト・イヴ」を倒した後、TYPE-JZA80を選択。ナンバー入力画面で「多摩.139」と入力する。

❹TYPE-AE86Tを選択して、ナンバー入力画面で「群馬.102」と入力する。

▲上記の条件を満たした上でナンバー入力を行う。地名と4桁の数字以外の入力項目は、どんなものを選択しても問題はない。確実に入力しよう。

▲ショップではお目にかかることのできない、強力なライバルたちのマシン。乗り回しているうちに、相手のクルマの弱点も見えてくるかもしれない。

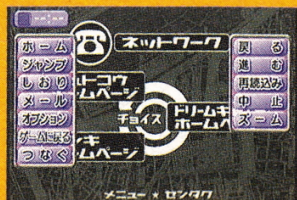
TECHNIQUE 6
ナンバー入力時のスロットでボーナスCPをゲット

クルマを購入するとナンバーの入力の画面が現れる。この時に○○-○○の4桁数字をすべてYボタンで入力してみよう。するとランダムで数値が確定していき……7が出た数で以下のようにボーナスCPが加算されるのだ！ 特に序盤では非常に重宝するのでトライしてみよう。

- ●1桁目が7…100CP
- ●2桁目が7…1000CP
- ●3桁目が7…10000CP
- ●4桁目が7…車両価格分のCP

◀スロットはあくまでランダム。キャンセルすれば入力が戻るので、7が出るまで頑張ってみてはいかがだろう。

TECHNIQUE 7
ネットワークに接続して隠しパーツを入手

ネットワークに接続して首都高バトルのホームページへ行けば、ゲームでは手に入らない隠しパーツやクルマをダウンロードすることができるのだ。特に、クルマの方では4DEVILSの最後のライバルと同様のTYPE-S30が手に入る。ダウンロード後は、ゲーム中のクエストモードで、パーツを購入してパワーアップすることも可能だ。ぜひ一度覗いてみよう。なお、ネットワークでのダウンロードが可能になる時期は、1999年7月30日からの予定。

◀ネットワークのホームページでは、ダウンロード以外にも、各種情報が溢れている。ぜひ覗いてみよう。

TECHNIQUE 8
パーツチェンジでナンバーの位置を変更

チェンジパーツ画面で、JZA80をはじめとする特定のクルマのナンバー位置の変更ができる。まずはチェンジパーツ画面で、エアロのF.BUMPERを選択してNORMALに合わせる。このときLまたはRボタンを押すとナンバーを動かせるのだ。また、XまたはYボタンで、ナンバーの傾きが変わる車種もある。

▲位置や傾きを変えられる。見た目にこだわるなら見逃せないチェンジだ。

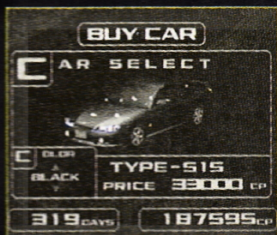
SECRET FILE

隠された4台のスペシャルモデルを入手せよ

首都高最速として君臨する8人の強敵――チーム4DEVASとチーム4DEVILSの全員を激しいバトルの末、見事倒すとエンディングを迎えられる。こうして首都高最速の座を勝ち取った者にだけ、4台のスペシャルモデルが与えられるのだ。いずれもスペシャルモデルの名に恥じない名車ばかり。この4台を入手して、新たなる最速の伝説を語り継いでほしい。

File No.01

驚異のパワーを秘めた最新鋭のモンスターマシン

4DEVASの4人を倒して1回目のエンディングを迎えることができたら、早速カーショップへいってみよう。すると以前にはなかったはずの2台、TYPE-S15とTYPE-AP1が並んでいるはずだ。どちらも驚異的なまでの基本性能を秘めているので、ここから先、4DEVILSとの闘いに備えて購入しておくといいだろう。もちろん、パーツを購入すれば、クルマをよりパワーアップすることも可能だ。

TYPE-S15 P.60

TYPE-Sシリーズの最新鋭マシン。S14と比べてみると、改めてそのスペックの高さに驚かされる。始めに足回りから固めれば、より扱いやすいマシンになってくる。

TYPE-AP1 P.59

ライトウェイトボディのFR車。エンジンパワーにやや物足りなさを感じるものの、その応答性能の高さは、コーナーでドリフト本来の楽しさを味わせてくれる。

File No.02

フルチューンされた往年の名車と希代の名マシン

4DEVILSの4人を倒せば、141人のライバル全てを倒したことになる。これでようやく2度目のエンディングを迎え、新たなる2台のマシンがショップに並ぶのだ。どちらもハイスペックを兼ね備えたモンスターマシン。パーツを購入して、さらに強力に作り替えていこう。

TYPE-930

登場車で唯一のRR駆動。後輪駆動のため、凄まじい瞬発力を生み出す。

●主要諸元

全長	4275	駆動方式	RR
全幅	1775	最大出力	360/5800
全高	1290	最大トルク	54.0/4200
車重	1470	MT変速機	5速
エンジン	HO-6 SOHC TURBO	AT変速機	4速
総排気量	3600	価格	130000SP

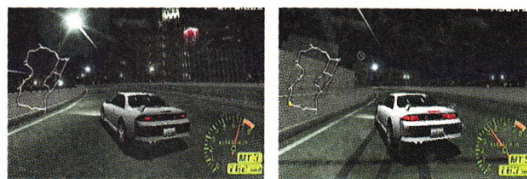
TYPE-R34 P.60

TYPE-Rシリーズの最新鋭マシン。パワー、旋回性の高さといい、これらの4台の中で最もバランスのとれたマシンといえる。T-4WD特有のややアンダーステア気味の挙動さえセッティングで補ってしまえば、かなりの戦闘力を得られるだろう。各パーツのステージアップも可能なので、フルチューンが施されたとき、その真価が発揮されるのだ。

DRIVING TECHNIQUE LECTURE

ドライビングテクニック講座

首都高マスターになるために基本を抑える

『首都高バトル』はリアル系のレースゲーム。
それだけに、本物のドライビングテクニックが役立つ。
頭と身体で“スピード”を理解するのだ。

走りの方程式を頭に入れて実戦テクニックを磨く

クルマをより速く走らせたい――そう思っていても、ただ漫然と走り回っているだけではなかなか上達しない。それはこの『首都高バトル』でも同じ。“どうやれば”の部分を考えながらの練習が効果的なのだ。その指針となる基本知識を仕入れておけば、最良の答えへの近道も探しやすい。頭で理解して、それをコース上で実践する。その繰り返しの中から、自分なりのベストな走りを見つけてほしい。

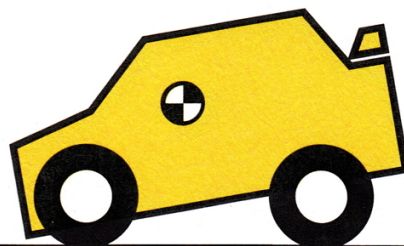
1 荷重移動

MOVEMENT OF WEIGHT

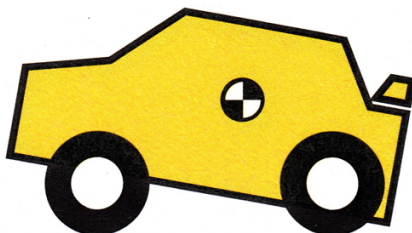
まったく同じクルマで、同じコーナーに、同じライン、同じスピードで入っても、きれいに曲がれるときと、アンダーが出てしまうときがある。その原因が“荷重移動”。例えば、同じ100km/hの進入スピードであっても、その時に荷重が…つまりクルマの重みが、前に掛かっているのか、後ろに掛かっているのかによって、その挙動は全然違ってくるのだ。

フロント荷重

フロントが押し付けられて曲がりやすい状態

ブレーキを踏む、アクセルを抜くなどの減速操作をすると、クルマの重心が前方に移動、フロントタイヤに、より荷重がかかる。地面に押し付けられたタイヤは強力な摩擦力（グリップ）を発生し、ステアリング操作に対するレスポンスが向上するのだ。逆に、荷重が前方に移動したことにより、リアタイヤの荷重が抜け（抜重状態）グリップが低下、結果的にテールスライドが発生しやすくなる。意図的にこの状態にすることで、駆動方式を問わずブレーキングドリフトに持ち込むことも可能だ。

リア荷重

フロントが浮き気味になり曲がりにくい状態

アクセルを踏むと、クルマの重心は後ろに移動し、後ろ下がりの状態になってリアタイヤに荷重がかかる。この状態でコーナーに進入すると、非常にアンダーが出やすい。ステアリングを切っても、浮き気味になったフロントタイヤが路面をグリップしてくれず、クルマの向きがなかなか変わらないからだ。ブレーキのタイミングが早すぎて、コーナー直前でアクセルオン――こんな流れで発生するトラブルだ。ステアリングを切る前の、アクセルオンは御法度。これだけは頭にたたき込んでおこう。

2 アウト・イン・アウト

OUT-IN-OUT

アウト・イン・アウトは、道幅を最大限に活用して、コーナーのRを大きく取るためのラインだ。コーナー手前は外側（アウト）から入って、切れ込むようにして内側（イン）へ。最後は外側（アウト）に立ち上がる。コーナーのRは大きければ大きいほど、無理なく曲がれる。要はより高い速度でクリアできるわけだ。

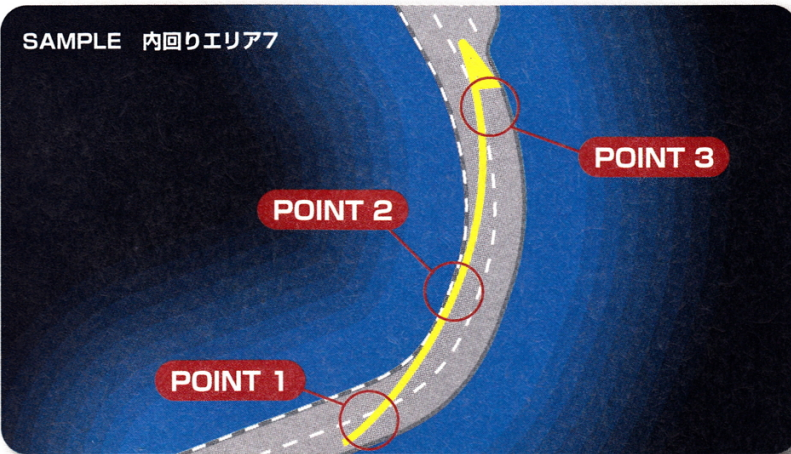
POINT 1

コーナーへの進入はアウトから。このアウトの位置から内側に切れ込むように、ステアリングを切っていく。

POINT 2

CP（クリッピング・ポイント）。コーナーで、最も内側（イン）に近づくポイントをこう呼ぶ。ここから外側へ再び膨らんでいく。

POINT 3

立ち上がりはアウト。黄色いラインを見ればわかるとおり、コーナーそのもののRよりもゆるいラインをトレースしている。

3 スローイン・ファーストアウト

SLOW IN-FAST OUT

コーナーへの進入スピードを低速で（スロー・イン）、立ち上がりスピードを高速で抜ける（ファースト・アウト）コーナリング。突っ込みでは無理せず、立ち上がりを重視したほうが、区間タイム的には早いのだ。通常、減速区間よりも、加速区間のほうがはるかに長い。長い区間のほうを優先してやるわけ。

SAMPLE　内回りエリア9

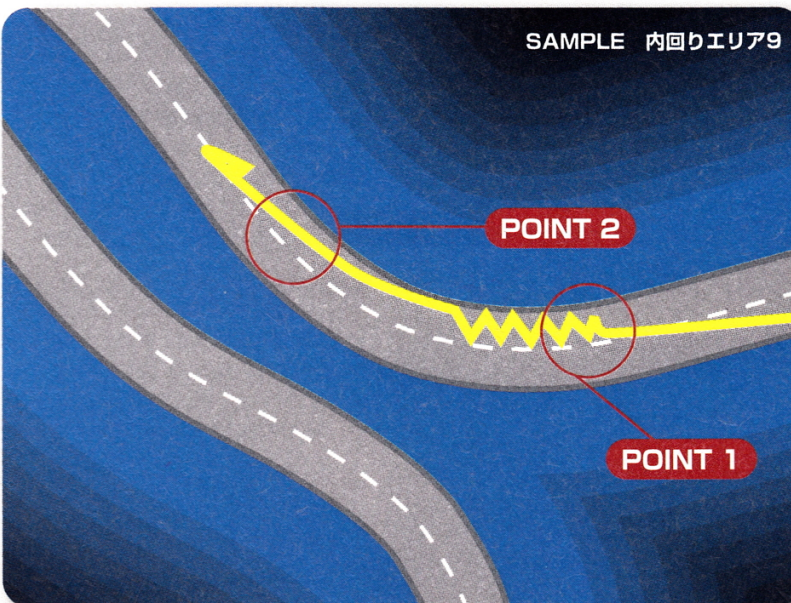
POINT 2

POINT 1

POINT 1

コーナー進入では、立ち上がりで理想的なラインに乗れるよう、適性スピードまでキッチリ減速。ただし、勘違いしないでもらいたいのは、適性スピードより減速してはいけない、ということ。スロー・インといっても、のんびり走る意味ではない。

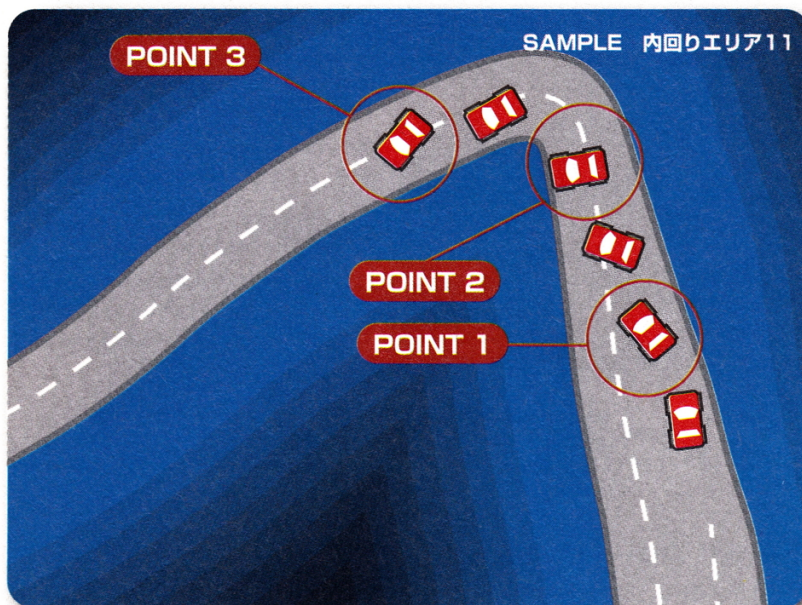
POINT 2

コーナーの最内=CPからは、アクセルを開けて素早く加速。要は、このCPから加速状態にできるラインをトレースするために、“スロー・イン”するわけだ。もし、欲張ってオーバースピードで突っ込むと、アンダーやオーバーが出てこのCPが取れなくなる。アクセルを開ければコースアウトの憂き目に遭うので、加速ができなくなるのだ。

4 ドリフト

DRIFT

クルマをコーナーで横滑りさせて抜けていくテクニック。ドリフトしないと素早く抜けていけないコーナーもあるので、必須科目だ。『首都高バトル』でのドリフトには、ブレーキングからの積極的なドリフトと、アクセルオフからのナチュラルなドリフトがある。以下の説明を元にシーンに応じて使い分けよう。

Part1

ブレーキング＆シフトダウンで、フロントへ強力に荷重を掛けてやり、大きくテールを振りだす、豪快なドリフト。鋭角コーナーで、制動とクルマの向きの変更を一発でできるのがメリット。

POINT 1

ステアリングをインに切り込んでやるのと同時にブレーキング＆シフトダウン。横Gが掛かった状態で、フロント荷重になるので、テールがスライドを始める。

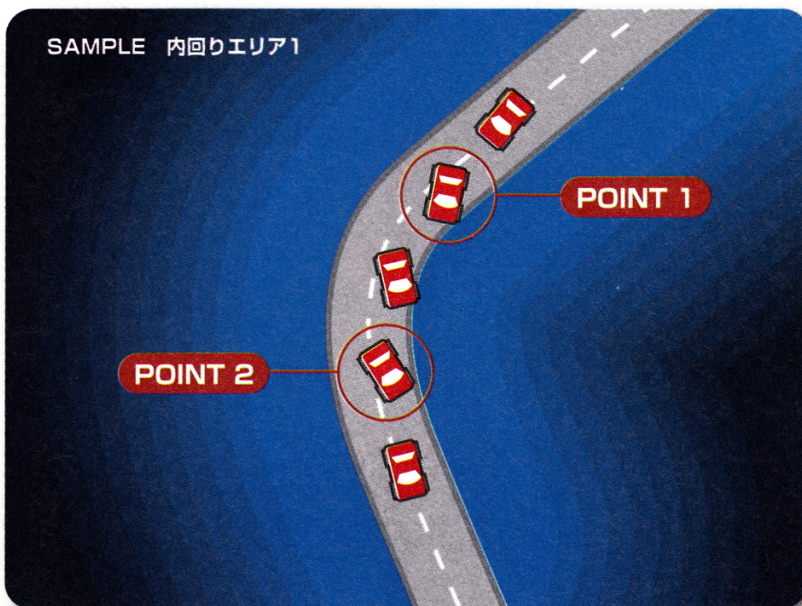
POINT 2

CPに近付いたところでアクセル・オン。テールスライドの量をコントロールしながら、ノーズを出口に向けていく。ただし、FFでアクセルコントロールするのは難しい。

POINT3

立ち上がりでは、全開。この時点で、クルマの向きはコースの方向と平行になっていることが望ましい。ここで、まだテールが出ているようでは、ロスタイムが大きいのだ。

Part2

一瞬のアクセルオフで、滑らかにテールがスライドするナチュラルドリフト。フルカウンターが当たるような派手さはないが、本物のレースでもよく見られる本格的な高速ドリフトだ。

POINT 1

ステアリングを切り始めてからアクセルを一瞬オフ。高速走行状態では、たったこれだけでドリフトが始まる。特に、エンジンが高回転域まで回っていると、テールがスライドしやすい。しかもマフラーからはバックファイアーが出て、なかなか爽快だ。

POINT 2

テールが滑り始めたら、すぐにアクセルオン。全開で構わない。アクセルをオフのままにしていると、アンダーが出てしまうので、のんびり構えていてはダメだ。

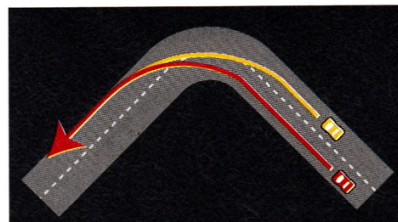
Case Study ケーススタディ

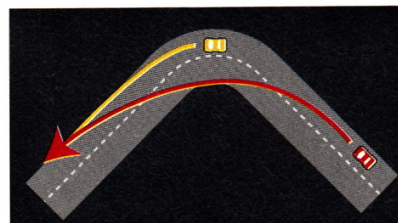
『首都高バトル』をプレイしていると、通常のレースシーンにはない思わぬ落とし穴がそこかしこに存在している。1番大きいのはアザーカーの存在。そして狭いトンネル、勾配の急なアップダウンなど、独特のテクニックを必要とするものが多い。ここでは、そんなさまざまな難題をケーススタディとして解説していこう。

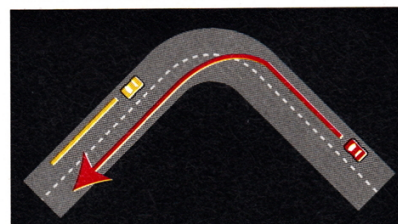
Case1

コーナーのアウト側にアザーカーがいる場合

コーナーの入り口や出口を走っている場合が厄介

『首都高バトル』最大の難関が、アザーカーの存在。走行スピードは遅いので、追い越すだけなら簡単なのだが、コーナーの下手な位置に陣取っていられると、非常に邪魔な存在となる。例えば、コーナーアウト側をアザーカーが走っている場合。それが入口や出口だった場合には、理想的なラインを通れなくなる。ただ、裏技的な使い方として、立ち上がりの外にいた場合には、アンダーを出してしまったときのストッパー役にしてしまうという手もある。

イン・イン・アウト

進入をアウトからではなく、インから入ることになる。いつもより、十分に減速しよう。

アウト・イン・アウト

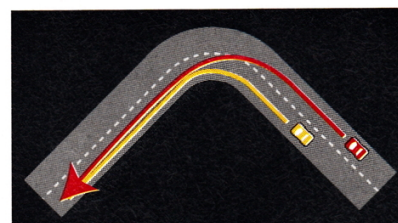
この位置なら問題なし。通常ラインで進入すれば、アザーカーにヒットすることもない。

アウト・イン・イン

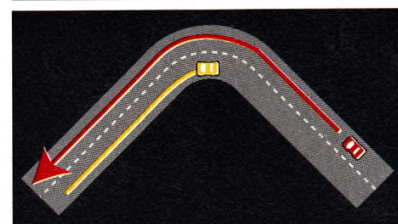
立ち上がりにいるときは、アクセルオンのタイミングを遅らせる。進入速度も控えめに。

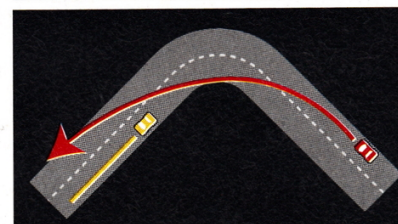
Case2

コーナーのイン側にアザーカーがいる場合

ドンズバCPを走っていたら大きく減速して大回りにパス

アザーカーにいられて、最もいやな位置が、CP。仮に2車線のコースであっても、これだけで1車線幅と同様になってしまう。Rを大きくするラインも取れないので、かなりの減速を強いられるはずだ。入口や出口は影響が少ないが、正確なライン取りや微妙な調整が必要になってくる。

アウト・イン・イン

アザーカーがもう少し手前なら、ほとんど影響ないが、このポジションだと調整がいる。

アウト・アウト・アウト

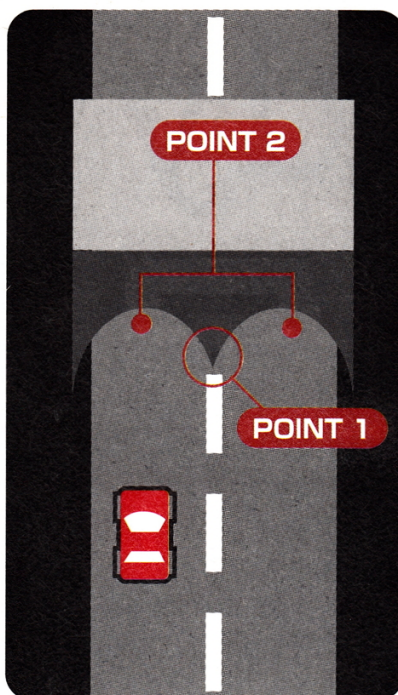
最も走りにくいのがこのCP。タイミングがズバリ合ってしまったら、減速するしかない。

アウト・イン・アウト

こちらは影響が少ない。ただ、立ち上がりで左フロントをアザーカーに当てると大きなロス。

Case3

中央で分かれた狭いトンネルを安全に通過する

前方のアザーカーを確認してどちらを通るか決めておく

3ルートに分かれるエリア大外の長い直線に、中央で分かれたトンネルが2ヵ所ある。中央で分かれている部分は柱上になっているので、ここにぶつかると大きなロスタイムになってしまう。手前が僅かながらRを描いているので、慎重なコース取りが必要だ。また、トンネル内に、アザーカーがのろのろ走っていることもあるから、瞬間的な状況判断で、どちらのトンネルに入るかを決めよう。ちなみに、ライバル車がこの柱にぶつかることもある。

POINT 1

この柱にぶつかると、クルマは大きく後方へ投げ出され、ゼロ発進を余儀なくされる。高速エリアだけに致命的なミスとなる。

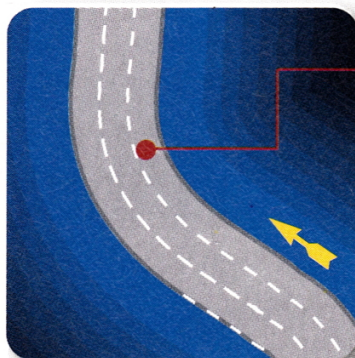
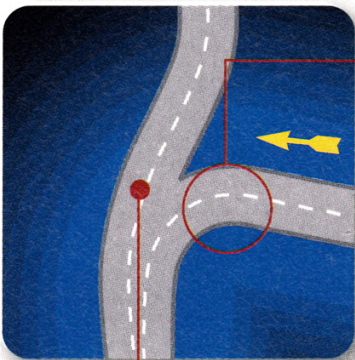
POINT2

トンネル内にも罠が潜んでいる。アザーカーの存在だ。トンネル手前から前方を走るアザーカーに注意を払い、どちらに入っていくかを確認、もう一方のトンネルに入るようにしよう。

Case4

起伏に富んだルートを走行する場合のセオリー

アップダウンの激しい場所に合わせた走りを心掛ける

内回り、外回りとも、コースは非常に起伏に富んでいる。それが走りにも、確実に影響する。『首都高バトル』では、そうした起伏によって起こりうる変化が、見事にシミュレートされているからだ。例えば上り。アクセルを全開にしていても、車速の伸びが悪くなり、急坂では視界も不良になる。下りでは、車速の伸びは良くなるが、クルマの重さが影響して、コーナーなどでアンダーが出やすくなる。つまり、シフトアップのタイミングや、アンダーが出る分を計算、それを頭に入れたうえで、ドライブする必要があるわけだ。右にその代表例を上げたので、ぜひ、参照してほしい。

▲この下りコーナーでは、かなり手前からドリフトを開始しないと、外側の壁まで滑っていってしまう。これは、下り特有の現象で、現実と同じだ。

▲急な上り坂の上部にある左コーナーは、非常に見にくい。気付くと、コーナー入口、といった案配で、アウト側の壁にヒットしてしまうことが多い。

◀このぐらいの急坂になると、車速の伸びが、目に見えて悪くなる。エンジン音やタコメーターで確認しながらシフトアップしよう。視界も悪いので、アザーカーにも注意。

パラメータの増強と設定

クルマは、ただパワーがあればいいというものではない。高速でも踏ん張ってくれる足回りや、コースにあったギヤレシオ、適正なハンドリングレスポンスなどが高度にバランスされていなければ、“勝利”の2文字はやって来ないのだ。チューニングとは、そうしたクルマ各部位のパラメータを増強、また細かく設定していくための作業。ここでは、そのチューニングの基本的な流れと方向性を説明しよう。

偏ったステージアップよりバランスを考えたチューニング

BALANCE TUNING

一言にチューニングと言っても、さまざまなファクターがある。まず大きく分類できるのが、性能アップと外観チェンジの2つ。まず、性能アップは、各カテゴリーのステージをアップ、クルマの性能を上げるもの。外観チェンジは性能に影響を与えずに、外観のみを変更するものだ。この内、重要なのはもちろん性能アップ。ステージアップの順序は基本的に自由ではあるが、セオリーは存在する。1カ所のステージアップに偏らず、均等に上位ステージへとステップアップしていこう。

性能アップのセオリー

エンジンステージアップ
↓
足回りステージアップ
駆動系ステージアップ
↓
シャシーステージアップ

車種によって克服すべきポイントが異なるが、基本的にはエンジンのステージアップから始めたい。次に足回りか駆動系に移って、弱い部分をセッティングによって補っていく。シャシーはCPの余裕がある時に行うといい。

パーツのセッティング

足回りのステージ2以降、駆動系のステージ2以降を購入すると、パーツのセッティングができるようになる。そのため、どちらか一方に偏らずに、両方とも早い段階でステージ2まではアップしておきたい。セッティング方法は後に紹介するセッティング講座（P.26）で説明するので、そちらを読んでほしい。

外観変更

マフラーチェンジ
ホイールチェンジ
エアロパーツチェンジ
カラーチェンジ

外観を変更できる部分は全部で4ヵ所。これはあくまで見た目の問題なので、CPに余裕が出てきたら好みに合わせて変えてみよう。

各パーツの意味と効果

MEANING & EFFECT

各カテゴリーは、4〜5つのステージによって構成されている。実はそれぞれステージ単位でどんなチューニングが施されるのか、その中身は決まっているのだ。ここでは各カテゴリーの詳しいステージ内容を説明していく。チューニングの実践に役立ててほしい。

エンジン
STAGE1〜5

加速、トップスピードに効果が現われる

エンジンは、クルマを動かす動力の役割を担っている。これをステージアップしていくと加速やトップスピードが以前のものよりもアップするのだ。なお、車種によって使用するエンジンは異なり、以下の3種類でチューニング内容も変わってくる。

ターボエンジン

ステージアップごとに、スポーツROMや、インタークーラー、高出力タービンなどを装備。それにより、エンジンの高回転化や出力アップを図って、最大パワーや最大トルクを引き上げる。

ロータリーエンジン

基本的にはターボエンジンのパワーアップと同じだ。違いがあるといえば、最終ステージ。ターボがボアアップで出力を上げるのに対し、3ロータリー化によって出力を引き上げる。

NAエンジン

ピストンの材質を変えて圧縮比を上げたり、エンジンと直結する駆動パーツを強化して出力を上げる。最終ステージでは、なんと特殊ターボを搭載して、最大出力の大幅アップを狙う。

足回り
STAGE1〜4

コーナリングの車体の挙動に影響を与える

クルマの挙動に大きく関係してくるのが足回りだ。ステージ2でブレーキバランス、ステージ3になると車高調整、バネレート、減衰力のセッティングが可能になる。これらの4項目の調整次第で、扱いやすいクルマになるかどうかが決まってくるのだ。

STAGE UP MENU

STAGE 1	強力な停止力を得るため、スポーツブレーキパッドを採用
STAGE 2	強化スタビライザーなどの装備によって、ブレーキバランスがセッティング可能
STAGE 3	カスタムサスペンションを装備、車高、減衰力、バネレートのセッティングが可能
STAGE 4	足回りを総合的にパワーアップした上で軽量化を図る

駆動系
STAGE1〜4

エンジンからの動力伝達に影響を与える

エンジンで作り出された動力をタイヤに伝えるパーツ、それが駆動系だ。どんなにスペックの高いエンジンを積んでいても、それを伝達する駆動系が弱いと効果は半減する。なお、ステージ2、3でクロスミッション、ファイナルギアのセッティングがそれぞれ可能。

STAGE UP MENU

STAGE 1	軽量フライホイールの採用によって、エンジンの吹け上がりをよくする
STAGE 2	クロスミッション搭載により、ギア比の調節が可能になる
STAGE 3	カスタムクロスミッションを装備、ファイナルギアのセッティングが可能
STAGE 4	駆動系を総合的にパワーアップした上で軽量化を図る

シャシー
STAGE1〜4

ボディ剛性と軽量化に効果

シャシーとは、いわばクルマの骨組み。これをステージアップして得られる効果は、ボディ剛性の強化と軽量化。特に軽量化が重要で、軽くなると加速、最高速がアップする。

外観に変化が現われるパーツ

外観の変更は、性能そのものにはあまりメリットをもたらすことはないが、楽しくクルマを走らせるという意味においては大事な要素。ただし、外観にCPをつぎ込んで、性能面がおろそかにならない程度にはしておこう。

マフラー
TYPE1〜7

マフラーとは、いわゆる消音機。ステージ制と違ってこちらはTYPEになっており、マフラーの場合はTYPE1〜7まで用意してある。そして、このタイプが上がるにつれて、マフラーは巨大になってくるのだ。ただし、車種によって走行中はマフラーの変化がわかりにくいので、リプレイ画面で思う存分、鑑賞するといいだろう。

ホイール
STAGE1〜9

ホイールといえば、説明するまでもないだろう。スポーツタイプや、メッシュタイプ、ディッシュタイプなど、カラーも豊富にTYPE1〜9のバリエーションの中からチョイスできる。値段は車種ごとによって若干異なり、中には9000CPを越える高価なものまで用意されている。お金を貯めて、足元をビシッと決めてみよう。

エアロチェンジ

F.BUMPER	TYPE1〜4	MIRROR	TYPE1〜2
GRILL	TYPE1〜2	SIDE SKIRT	TYPE1〜3
LIGHT	TYPE1	R.BUMPER	TYPE1〜3
BONNET	TYPE1〜2	R.SPOILER	TYPE1〜4

エアロパーツは、左記の8つのパーツを変更できる。外観を変更するパーツの中でも、最も見た目の変化がわかりやすい。値段もそれほど高くないので、愛車にオリジナルなフォルムを与えてあげよう。ただし、車種によっては、エアロパーツが用意されていないものもある。特にGrill部分は、流線型の新型車には付けられないことが多いのだ。

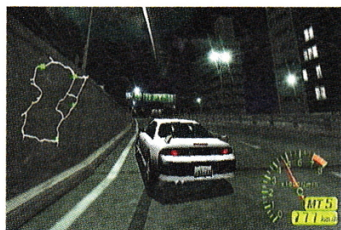
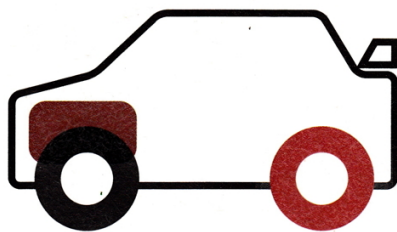
QUICK RACE
PRACTICE
VS BATTLE
QUEST MODE
OPTION
NETWORK

最強セッティングを探す

最初に行えるセッティングは、ステアリングレスポンスと、ブレーキレスポンスのみ。その他の6つのセッティングは、ステージ2〜3の足回りと駆動系チューンを行うことで可能になる。どのセッティング項目も、初期値はちょうど中間の値になる。だが、当然、調整を加えてやることで、見違える走りを得ることも可能だ。自分の好みのクルマに煮詰めていく楽しみも『首都高バトル』ならではだ。

駆動形式による挙動の違いを把握してセッティングを行う

BARANCE TUNING

セッティングで挙動を変えてしまう前に、乗っているクルマの駆動形式を確認してほしい。というのも、この駆動形式によってクルマの性格が異なるため、その把握をした上で煮詰めていったほうが、間違いがないからだ。ここでまずはその仕組みを理解しよう。

FR車
フロントエンジン・リア駆動車

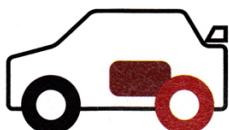
フロントにエンジンを搭載、リアタイヤで駆動する方式。『首都高バトル』では、最も数が多い。まず操舵を行うフロントタイヤの上部にエンジンが乗っているため、ターンインがしやすい。さらに、加速時に荷重が掛かるリアタイヤで駆動するので、無駄なく路面にパワーを伝達可能だ。反面、安定性に欠ける面もある。フロントヘビーになりやすいため、ブレーキなどで前荷重が掛かったときに、オーバーステアが出やすいのだ。ただそれも、ドリフトに持っていきやすいというメリットにもなる。

TYPE-AE86L P.48
TYPE-AE86T...... P.49
TYPE-JZA80...... P.50
TYPE-XE10 .... P.50
TYPE-JZX100....P.51
TYPE-S13........... P.51
TYPE-S14........... P.52
TYPE-RPS13..... P.52
TYPE-Z32........... P.54
TYPE-Y33C........ P.54
TYPE-Y33G........ P.55
TYPE-FC P.58
TYPE-FD P.58
TYPE-AP1 ....P.59
TYPE-S15........... P.60

FF車

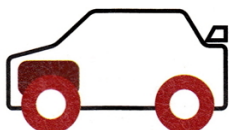
フロントエンジン・フロント駆動車

フロントにエンジンを搭載、フロントタイヤで駆動する方式。駆動輪の上に重心がかかっているので、高速安定性は高い。だが、フロントタイヤで駆動と操舵の両方を行うため、コーナーではどうしてもアンダーを出しやすい。アクセルオフで内側へ切り込もうとするいわゆる"タックイン"は、通常、FF車が最も強いと言われているが、ゲーム中では逆に1番弱い。同時にブレーキもかけて積極的に荷重を前に掛けてやろう。

TYPE-EK9 .... P.55
TYPE-DC2........... P.56

MR車

ミッドシップエンジン・リア駆動車

フロントシートの後部にエンジンを搭載(当然2座席になる)、リアタイヤで駆動する方式。フロントとリアの重量バランスは理想の50：50になっていることが多く、素晴らしい回頭性を示す。ただし、ステアリングの反応が非常にリニアなため、ある意味、ごまかしが効かない。MR車を乗りこなすには、高度なドライビングテクニックが要求されるということだ。ゲームに登場する2台も、MR車らしい性格付を持っている。

TYPE-SW20 ...... P.49
TYPE-NA2........... P.56

4WD車

4輪駆動車

4輪すべてのタイヤで駆動する方式。フロント、リア両方のタイヤで駆動するため、無類の走行安定性を持つ。特に高速での安定感は抜群で、一直線に突き進んでくれる。弱点と言われていたコーナーでのアンダー現象も、さまざまな最新メカニズムのおかげで、最近はその影を潜めている。ゲーム内に登場する4WDは全部で6車種。いずれも、曲がりやすく、かつ直進安定性も高いので、初心者から上級者までお勧めできる。

TYPE-R32 .... P.53
TYPE-R33........... P.53
TYPE-R34 .... P.60
TYPE-CE9A P.57
TYPE-CP9A P.57
TYPE-GC8........... P.59

RR

RR車

リアエンジン・リア駆動車

車体の後方にエンジンを搭載、リアタイヤで駆動する方式。駆動輪の上に重心が掛かっているため、優れた瞬発力を発揮する。ただし、後ろに荷重が移動している間はフロントがやや浮き気味になっているため、ハンドリングレスポンスは低下する。また、コーナリング中にテールスライドが始まったときにアクセルを開けると、重いリアが強い慣性で振りだされ、オーバーステア状態になりがちだ。登場するRR車は1台のみ。

TYPE-930 .... P.17

全8項目にわたるセッティングパラメータ

SETTING PARAMETA

チューニングはステージアップのみで完結するケースと、アップしてから自分でセッティングしていくケースがある。足回りと駆動系のステージ2〜3がそれに該当する。これらをステージアップしていくことで、全8項目に及ぶパラメータをセッティングできるようになるのだ。ここでは各パラメータを振り分けた場合の挙動について、それぞれ説明していこう。

STAIRING RESPONSE ステアリングレスポンス

ステアリングの応答性を現す。ノーマル状態を基本にして、SLOWへ4段階、QUICKへ4段階の調節が可能だ。もちろん、車種・駆動形式によって初期状態のステアリングの反応性が変わってくるので、バランスよく調整を行おう。

SLOW

挙動を乱しやすいクルマに適した遅めの反応

SLOW寄りにセッティングすると、ハンドルを切ったときの応答がゆっくりになる。MR車のように、ハンドルが少しクイック過ぎると思うようであれば、ややSLOWよりに振ってみよう。エンジンのスペックにもよるので、個々のドライブ感覚で。

QUICK

アンダーステアを改善する素早い応答性

ハンドルを切ってから曲がり始めるまでの時間が早くなる。使用しているクルマのステアリングが鈍重に感じるようであれば、QUICK方向にセッティングするといい。特にFF車などアンダーが強い車種は、なるべくこちら寄りに振っていこう。

BRAKE RESPONCE ブレーキレスポンス

ブレーキを踏んでから効き始めるまでの反応を表す。SLOW寄りにすると、減速までの時間が掛かる分、ブレーキ調整がしやすい。逆に、QUICK寄りにすると、ブレーキを踏んでからすぐに減速できるのでコーナーの深くまで突っ込めるのだ。

SLOW

オーバーステアを克服する遅めの反応

ブレーキを踏んでからの反応が遅いので、オーバーステア気味のクルマはこちら寄りにしてみよう。オーバー気味のクルマは、ブレーキを掛けることで姿勢を乱しやすい。それをフォローするために効きのマイルドなブレーキにしてやるのだ。

QUICK

ブレーキタイミングを早め俊敏に反応

ブレーキがすぐに反応してくれるOUICKには、自然とアウト側へ膨らみがちなアンダーステア傾向のクルマが適している。こうしておけば、コーナリング中にアンダーの現象が起き始めた時に、ブレーキを踏んですぐに体勢を元に戻せるはずだ。

BRAKE BALANCE ブレーキバランス

前後のブレーキバランスの比率を変える。フロントの割合を上げると、ブレーキ時に荷重のかかったフロントが抑えられ、グリップ走行に適した状態になる。一方、リアの比率を上げるとリアがロックしやすくなり、ドリフトがやりやすくなる。

FRONT

前に荷重移動してのグリップ走行がメイン

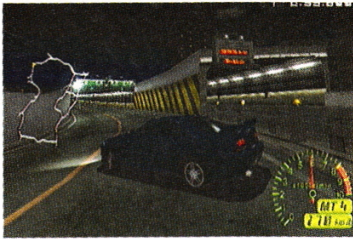
グリップ走行を基本にしたいのであれば、こちら寄りのセッティングが望ましい。もちろん、ブレーキレスポンスとのバランスを考えて、細かく煮詰めていったほうがいいだろう。変えてみたら、1度実際に走って確かめるのがベストだ。

REAR

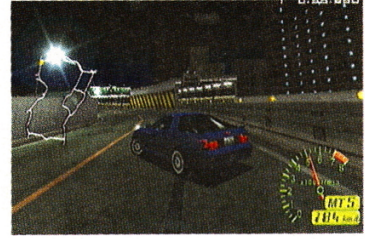
テールを流れやすくしてドリフトを誘う

リアブレーキの比率を上げると、フロントタイヤが曲がろうとするのに対し、リアタイヤが止まろうとする。その結果、テールスライドを起こしてドリフトになりやすくなるのだ。MR車など、ドリフトしやすいクルマをこちら寄りにしても面白い。

HEIGHT REGULATION
車高調整

地面とシャシーの間の距離を調節する。車高の調節を行うと、重心が上下のどちらかに移動してコーナリングの挙動に影響が出てくるのだ。そのため高すぎても、低すぎてもデメリットが生じてくる。実際に走らせて何度も調整をかけたい。

LOW

重心を下げてバランス重視

車高を低くすると、重心は地面に近づく。そうすることで、コーナリング中であってもバランスを崩すことが少なくなるのだ。なお、重心が低いがためにコーナーでの踏ん張りが効かなくなって、スライドを起こしやすくなることも覚えておこう。

HIGH

グリップ力が上がるがコーナーの挙動に影響

車高を高くすると、そのぶん、重心も上の方に配置される。するとコーナリング中にアウト側が下に沈もうとするので、グリップ力がアップ、踏ん張りが効く。ただし、重心が高くなると、挙動に関してはかなり安定感を欠いたものになるはずだ。

SPRING RATE
バネレート

サスペンションのバネの硬度を調整する。つまり、路面の形状から受ける衝撃や動きを、バネの硬度によって変えていくことができるのだ。起伏のある路面での安定性を優先すると、コーナリング中のグリップ力が落ちるなどデメリットもある。

SOFT

バンプのある道に適した柔らかい沈み込み

起伏の激しい道を走ると、車体はその起伏に併せて浮き沈みを繰り返す。バネがSOFTになっているとその起伏をトレースする動きをするので、安定走行が可能。その反面、コーナリングでは車体が片側に沈むので、踏ん張りが効かない。

HARD

フラットな道に適した固めのセッティング

バネレートがHARDになっていると、コーナリング中に車体が片側に沈み込まないため、鋭く曲がることができる。もちろん、起伏の激しい路面では衝撃が大きいものの、フラットに近い首都高の路面であれば、HARDセットの方が向いている。

ABSORB POWER
減衰力

サスペンションによって沈み込んだ車体への衝撃を、緩和するためのアブソーバーの力。バネレートをSOFTにしたら衝撃が少ないので、減衰力もSOFT、バネレートをHARDにしたら衝撃が大きいので、減衰力もHARDにする必要がある。

SOFT

弱めの衝撃に対するソフトなセッティング

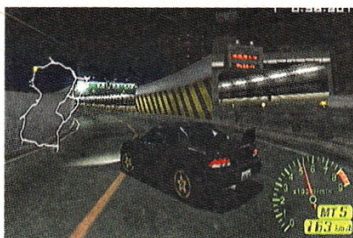
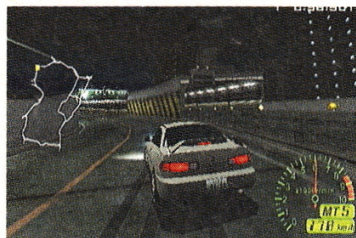
バネレートをソフトセッティングにしているのであれば、衝撃も小さいので減衰力はSOFTでいい。バネレートがSOFTのMAXで減衰力が2メモリだけSOFT寄り、というパターンでも問題はない。ただ、両方とも同じセッティングのほうが無難だ。

HARD

強い衝撃にも耐えるハードセッティング

バネレートをハードセッティングにしているのであれば、当然減衰力もHARD。前述したように、首都高はフラットな路面がメインなので、バネレートはHARDがいい。それに合わせて減衰力もまったく同じセッティングにして構わないだろう。

CROSS MISSION
クロスミッション

わかりやすく言えば、シフトアップ時に、エンジンの回転があまり下がらないのが、クロスミッション。エンジンにはパワーが良く出る回転域があるので、そこをうまく使えると、このパワーを最大限に生かせる。そのためのパーツと考えればいい。

LOW

ギアの範囲を狭め繋ぎをよくする

パワーバンドを重ねることで、スムーズな加速を行う。ただ、それだけシフトチェンジの範囲を狭めるため、最高速は自然と低下する。なお、設定画面の下には、クロスミッションを変えたときの最高速度が表示されるので参考にするといい。

HIGH

ギア間隔を広めて最高速を重視

LOWセッティングとは逆に、シフト間隔を開けると加速性は落ちるが最高速はアップ。ただし、加速が悪いため、最高速に達するにはかなりの時間がかかる。そのため、両方のバランスを考えて、ベストのセッティングをみつけたほうがいい。

FINAL GEAR
ファイナルギア

最終減速比。ミッションから伝わった動力を最後に車輪へ伝えてあげるギアだ。つまり、ファイナルは、全体のギア比を変えることになる。低い速度域の加速を優先するのか、高い速度域を優先、つまり最高速を上げるのかを決めるパーツだ。

LOW

最高速がアップする反面加速力は低下

全体のギア比が下がるので、低速域の加速は悪くなり、高速域では最高速が上がる。イメージ的には、自転車の変速機操作が自動車のファイナル変更に相当すると考えればいい。ペダルの重いギアが、LOW方向のファイナルギアになるわけだ。

HIGH

最高速を抑え加速力を重視

全体のギア比が上がることになるので、低速域の加速は悪くなる。逆に、高速域では、エンジンの回転数のMAXを越えては車速が伸びないため、最高速は下がる。クロスミッションと同様、変更時の最高速度が表示されるので参考にしよう。

坂東親分に聞け！

セッティングの心得

1. まずはノーマル状態の挙動を体感で覚えろ。
2. 速いだけではダメ。最初に足回りを固めろ。
3. コーナーが落ち着いたらエンジンで最高速アップ。
4. 最後は駆動方式の特徴を活かす方向に持っていく。
5. クロスミッションとファイナルギアは絶妙のバランスで調整しろ。

エンジンをいじる前に足回りを固めるのがセオリーだね

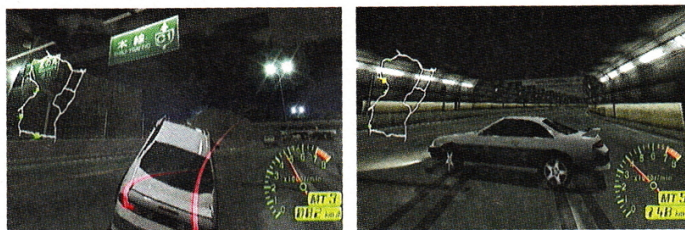
チューニングの鉄則は、まず足回りから入ること。最初は何もいじらずに、ノーマルの感覚を覚えて、それから足回りのパーツを購入。セッティングに移るほうがいい。というのも、いきなりエンジンをいじってしまうと、アンダーステア（コーナーでアウトに膨らむ）現象が大きく出てしまうからね。あとは、駆動方式によって変えていくべきかな。FF車だったらグリップ走行がメインだから、クロスミッションを加速重視。FR車だったら、最高速を上げてドリフトマシンにするとかね。トータルで考えたらTYPE-Rシリーズが1番だよ。

走行中に起きるトラブル

アザーカーが行き交い、立体交差が複雑に絡み合う首都高では、さまざまな疑問が待ち受けている。これを理解せずに走っていても、ライバルたちとのバトルに勝利することは難しい。ここでは、中でも初心者が陥りやすい、基本的な疑問について細かく説明していく。まずはここで疑問を解決して、快適に首都高を走られるようにしておこう。

うまくいかないどんな小さな悩みも解決

SOLUTION OF TROUBLE

バトルをしている時に限らず、首都高を走っていると、ふと疑問に思うことがあるだろう。しかし、そんな疑問に悩んでいる間にも、ライバルたちは先をいってしまう。ここでは、そんな代表的な6つの「？」を紹介、回答していくので、ぜひ参考にしてほしい。

MR車を使用すると真っ直ぐ走ることができない

MR車は、基本セッティング講座（P.27）で紹介したように、中央にエンジンを配しリアで駆動するタイプ。真ん中に重心があるため挙動が非常にリニアで、少しでもハンドルを切るとフラフラしてしまいがちだ。これを解消するには、ステアリングレスポンスをSLOWの方向へ持っていけばいい。もしくは、車高調整で重心を高めに設定することで、多少挙動は安定してくるだろう。両方のバランスをしっかり取れれば、扱いやすいクルマになるのだ。

コーナリングでどうしてもアウトコースへ膨らんでしまう

アンダーステアとは、曲がろうとする想定ラインよりも外側へ流れていってしまう現象のこと。これは車種、駆動形式によって違いが出てくる。特にFF車にその傾向が強い。これをセッティング面で抑制するなら、ステアリングレスポンスをQUICKにするか、車高調整で重心を低めにすればいい。テクニックでカバーするなら、ブレーキングで早めに荷重を前に持っていき、インに切れ込むのだ。

壁にくっついて止まってしまい身動きが取れない

壁に向かって斜めにクラッシュしたり、コーナーで曲がりきれずにスピンすると、大きなタイムロスにつながる。斜めクラッシュは、コースの進行方向へハンドルを切ってアクセル踏めば、少しづつ動くことはできるものの、これで復帰してもライバルは遙か彼方。こんな時、ハンドルを逆に切ると、すぐに復帰できることがある。スピンで逆向きになったら、あえてコースを逆走、オートパイロットで、コースに戻った方が早い場合もあるので覚えておこう。

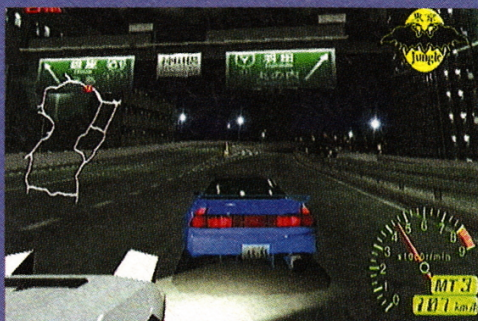
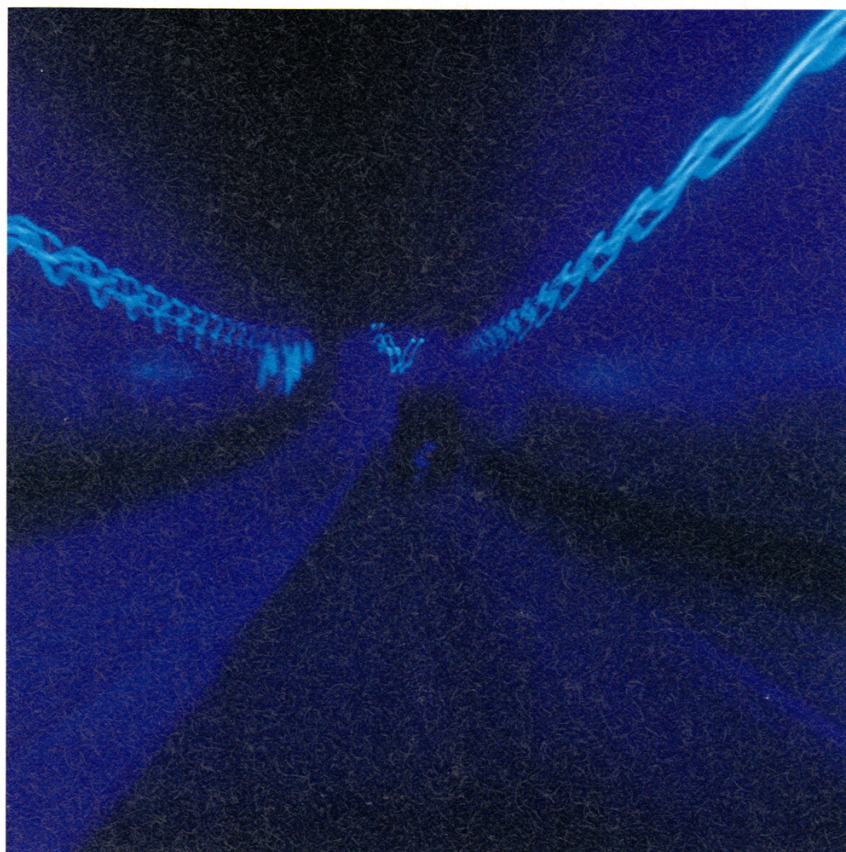
アザーカーの車線変更に対処できない

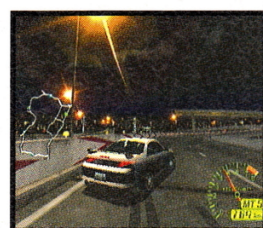
時折、アザーカーがプレイヤーの走行ラインに突然車線変更してくることがある。これを予知できないと、まず間違いなく接触してしまうだろう。しかし、このアザーカーは気まぐれで車線変更してくるのではない。こういう場合は、たいていアザーカーの前にトレーラーがゆっくりと走っているのだ。それを追い越そうと突然車線を変えてくるので、トレーラーの後ろにアザーカーがいたら、十分警戒しよう。

分岐の内側ルートを選択するとドローバトルになってしまう

バトルをしていると、プレイヤーが先行しているにも関わらず、突然ドローになってしまうことがある。せっかく相手を大幅にリードして、CPもガッポリ…と思っていた矢先、こんなことになると気が抜けてしまう。これは、ライバル車が分岐地点で、プレイヤーが通ったルートと違うルートを選択しているからだ。では、CPUの気分次第でバトルがドローになってしまうか、というとそうでもない。実はCPUは内回り、外回り共にほとんどの場合で本線のルートを選択するのだ。そのため、プレイヤーが先行して内側のルートを選択すると、ドローになる確率が高いというわけだ。

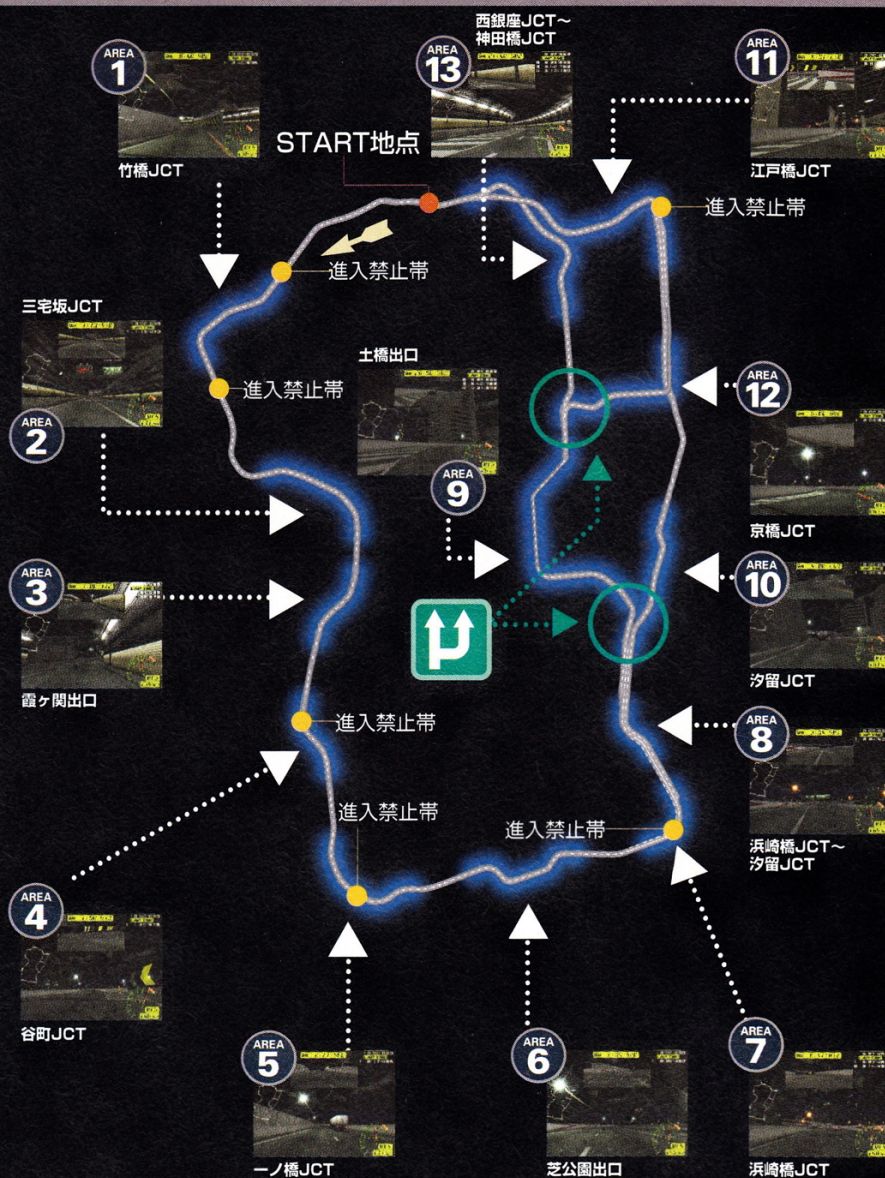
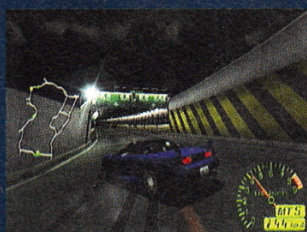
ライバルの四天王になかなか出会えない

チームリーダーを倒していくと、4DEVASもしくは4DEVILSの四天王が登場。最初の登場は、チームリーダーを倒した直後に相手の方からパッシングで挑んでくる形だ。しかし、この最初のバトルで負けた場合は、2度目以降のバトルで2パターンの遭遇があるのだ。1つは、戦って負けた敵とみなされ、マップ上のピンクのアイコンで表示されるもの。もう1つは、過去に倒したチームメンバーのバトルに勝つと、再び相手からパッシングしてくる場合もある。

Corse Conquest
コース攻略編

複雑なコースレイアウトでドライバーを惑わせる首都高。しかも同じ形状をしながらも、内回りと外回りは違う顔を持つ。まずは2つのコースを熟知した上でライバルとのバトルに挑もう。

C1 環状線内回り

総走行距離：14,812km
ベストラップ：3"26'0 (R34)
分岐地点：2カ所
サンプル：TYPE-S13

最大速度差が200km/hを越えるテクニカルコース

最高速を重視したクルマになると、ロングストレートでは300km/hオーバーの超高速域までスピードは伸びていく。逆に、100km/h前後まで落とさないと曲がりきれないタイトなコーナーや、見通しの効かないブラインド、上り坂や下り坂など、非常に変化と起伏に富んだレイアウトになっている。1周の距離は約15kmとロングだが、片時も気を抜けないスリリングなドライビングを楽しめるだろう。それだけに、完全な攻略にはかなりの時間がかかりそうだ。

Driving Type Difference　ベストチョイスはハイパワーな4WD

FF車
アンダーが出やすいFF車は、このコースでは最も不利。グリップ走行では曲がれないし、アクセルオフ程度の前荷重でも不十分。ブレーキによる極端な荷重移動を必要とするケースが多く、進入速度を高められないのだ。

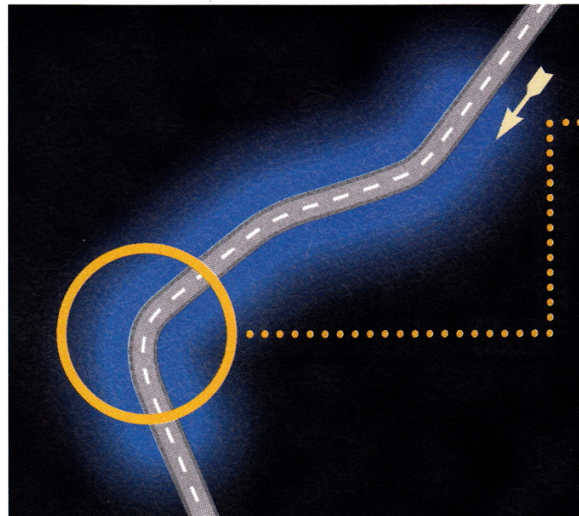
FR車
オーソドックスなFR車は、ターンインのきっかけがつかみやすく、万人にお勧めできる。特に、豪快なドリフトでコーナーを駆け巡りたいドライバーにはうってつけ。ドライビングプレジャーを最も感じられるはずだ。

MR車
ステア操作に過敏に反応してくれるMR車は、特にタイトコーナーでその威力を発揮してくれる。他の駆動方式のクルマでは、アンダーが出るため減速を余儀なくされるような所でも、全開で抜けられることが多いのだ。

4WD車
安定感たっぷりの4WD車は、内回りにベストマッチ。特に、慣れないうちは、4WDの加速重視のクルマがお勧めだ。ロスなく加速できるためにミスにも寛容だし、なにより、高速からのブレーキ安定性が魅力なのだ。

※進入禁止帯…上記マップ内の進入禁止帯とは、環状線から外れたコースへ向かう出口のこと。黄色と黒の縞でできた帯が張ってあるのだが、上記の部分は通過するとメニュー画面に戻ってしまう。

AREA 1 トンネル手前の左コーナーはブレーキング& ドリフト

右コーナーのトンネルを抜けると、下り坂の左コーナー。短い直線を挟んで、すぐに、次のトンネル手前の鋭角の左コーナーに進入、脱出していくエリア。手前は、長い直線が続いているので、非常にハイスピードになる上、下り坂なので姿勢を乱しやすい。高度なドリフトテクニックが要求される。

目一杯アウトから進入し、ターンインしてからフルブレーキと同時にシフトダウン。手前からドリフト状態で鼻先でインをかすめるようにCPを取りたい。

アザーカー	★★
難易度	★★★★
トンネル数	★
オーバーテイク	★★★

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL~STAGE2

トンネル手前の鋭角左コーナーは、パワーがなくても、フルブレーキ、そしてドリフトが必須。下手な角度で壁にヒットすると、加速に時間がかかる。

STAGE3~STAGE5

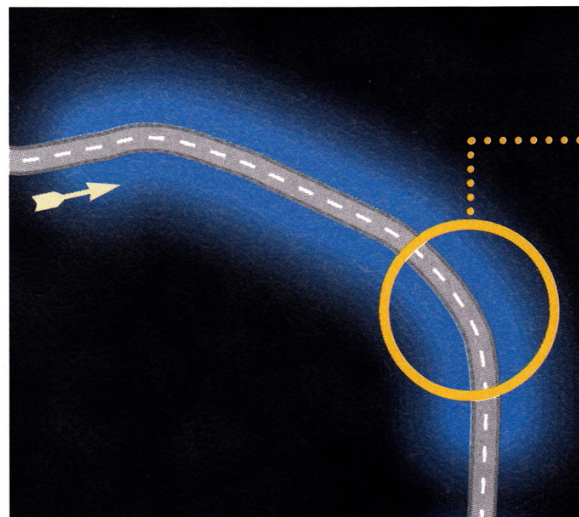
走り方の基本は、パワーがあっても同じ。ただ、その場合、かなり速度を落とすことになる。高速で壁にヒットした場合のタイムロスは比較的少ない。

ワンポイントテクニック
下り坂はクルマが外側に膨らみやすい

このエリアは、かなりの下り坂になっている。それだけに、ドリフトをすると、クルマの自重でそのまま外側に膨らんでしまうケースが多い。コーナーのだいぶ手前から、アウトからインへ斜めに進入する感じにテールを振ってあげて、コーナー進入時には完全ドリフト状態になっている必要がある。

AREA 2 連続するトンネルの2つのコーナーはどちらもブラインド

連続する2つのトンネルの高速右コーナーと、中速右コーナー。完全なブラインドコーナーとなるため、コーナーのRは走り込んで覚える必要がある。手前高速コーナーはライバルの絶好のパッシングポイントにもなる。

アザーカー	★★
難易度	★★
トンネル数	★★
オーバーテイク	★★★★

この右コーナーのライン取りは難しい。トンネルに入ってから、コーナー内側が広くなるため、CPの位置をつかみづらいのだ。だが、実は、CPはもっと手前にある。トンネル入り口奥だ。アウト側ギリギリの位置から、斜めに切れ込むようにして、ドリフト、クルマの向きをコーナー出口に向けてやろう。

ワンポイントテクニック
2つのコーナーをつなぐストレートの走り方

2つ目のトンネル入口からの右コーナーをうまく抜けるには、手前の短い直線で、クルマの姿勢を整える必要がある。手前の高速右コーナーで、きれいにアウト・イン・アウトのラインをトレースしてやれば、それが可能になるはずだ。クルマの向きが、あらかじめ平行になるようにコントロールしよう。

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL~STAGE2

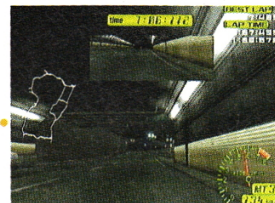
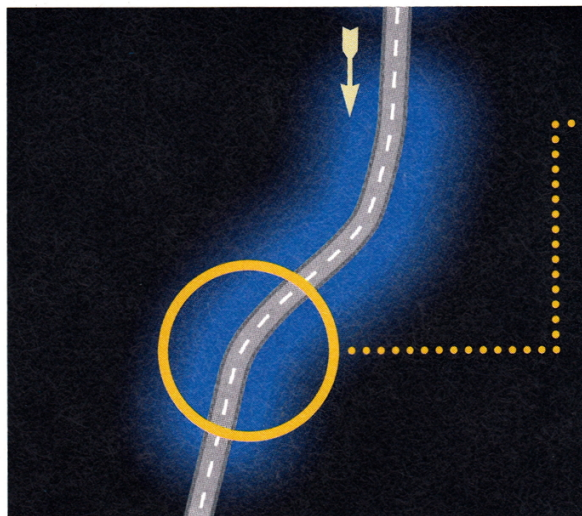
速度があまり上がらないので、手前の高速右コーナーは全開で難なく抜けられる。ただし、次の中速右コーナーは、ブレーキングからのドリフトが必要だ。

STAGE3~STAGE5

スピードが乗ってくると、高速右コーナーも、よほどラインをシビアにとってやらないと、壁にヒットする。アクセルを一瞬オフにすると、曲がりやすい。

AREA 3 トンネル出口のイン側の壁ギリギリを突いて全開で抜ける

トンネル内のゆるい右コーナーと、出口すぐの左コーナー。立ち上がってからの長い直線のスピードを稼ぐ上で、ここでのミスは致命的。壁にヒットしたりすると、それが先まで響いて、大きなタイムロスにつながるのだ。

アザーカー	★★
難易度	★★
トンネル数	★
オーバーテイク	★

このコース図で見るより、はるかにタイトに感じる左コーナー。アウトから入り、インに切れ込むときに、ハンドルを切ったり戻したりする、いわゆるソーイングをやってやると、ノーブレーキ全開で抜けられる。ただし、イン側は壁にぶつかるギリギリで。切れ込むタイミングが難しいので、繰り返し練習しよう。

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL~STAGE2

アンダーの強いFF車以外は、ラインさえうまく決まれば、両コーナーともノーブレーキで抜けられる。ただし、ニュートラルなテールスライドは起こる。

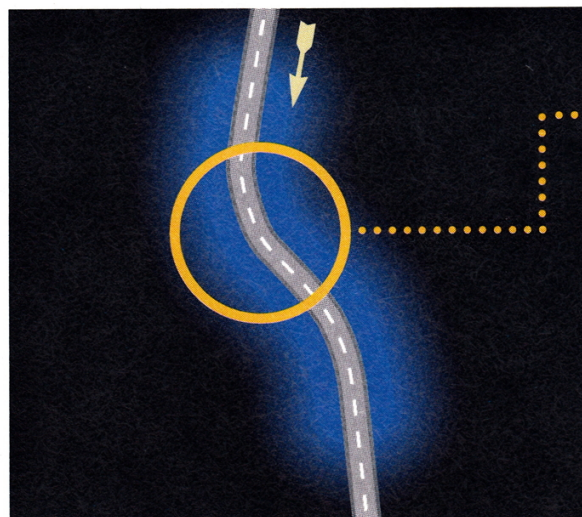
STAGE3~STAGE5

トンネル出口の左コーナーを全開のまま抜けられるクルマは限られる。NA2など、シャシー性能に優れたタイプでないと、アクセルオフが必要になるのだ。

ワンポイントテクニック
タイトな右コーナーの進入は必ずアウトから

手前の右コーナーは、Rが大きいので全開のまま抜けられる。だが、立ち上がりでアウトにはらんだら、すぐにクルマを右に寄せよう。そのまま左側を走っていると、次のタイトな右コーナーにイン側から進入することになり、ラインが厳しくなるのだ。このラインでは絶対に全開では抜けられない。

AREA 4 超高速域から進入する左コーナーは一瞬アクセルオフ

トンネルを抜けた後の、長い直線後にくるタイトな左コーナーと、ゆるい右コーナー。上記エリアをうまく抜けてきていると、最初のタイトコーナーへの進入速度は最高速近いところまで上がっているはず。アザーカーの出現率も高いので、思ったとおりのラインをトレースできないことも多い。

最高速に近いスピードで進入した場合は、イン側にステアしてから一瞬だけアクセルを抜いてあげよう。理想のラインを抜ければ全開クリアの可能性もある。

アザーカー	★★★
難易度	★★
トンネル数	——
オーバーテイク	★★

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL~STAGE2

最高速といっても、絶対速度は低い。車種によっても違うが、ベタ踏みで最初のコーナーを抜ける事も可能。足回りを固めれば、難なくクリアできる。

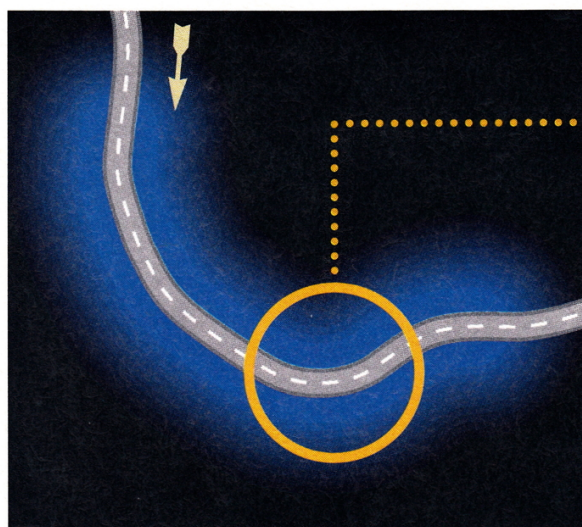
STAGE3~STAGE5

ハイパワー車になると、進入手前で250km/h以上になっていることもある。こうなるとさすがに全開では苦しい。アクセルを一瞬オフにして進入しよう。

ワンポイントテクニック
最初のタイトコーナーに全神経を集中する

コーナーが連続する場合、通常は次のコーナーのことを考えて手前のコーナーの走り方を決める。だが、このエリアに関してはその必要なし。2番目の右コーナーはRが大きく、どんなラインでも全開でクリアできる。タイトコーナーをいかに高速で抜けられるかだけを考えてラインを決めればいいのだ。

3つの連続左コーナーは大きな1つのコーナーと考える

2つの超高速左コーナーと、タイトな左コーナー、そしてゆるい右コーナーがレイアウトされたエリア。難しいのは、タイトな左だ。この手前に長い直線があり、超高速コーナーは共にノーブレーキ全開。スピードが乗るだけに、3つの左コーナーを完璧にまとめ、1本の滑らかなラインを作ろう。

進入速度が速いだけに、フルブレーキングからのドリフトでコーナリングする。ギアも1速は落とすことになるだろう。入り口よりも奥で回り込んでいるので、早めに姿勢変化を行おう。

アザーカー	★★★
難易度	★★
トンネル数	——
オーバーテイク	★★

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL~STAGE2

手前2つのコーナーは200km/hオーバーでコーナリングになるはず。最後の左はそれを150km/h程度まで減速しながら、ドリフトで抜けていこう。

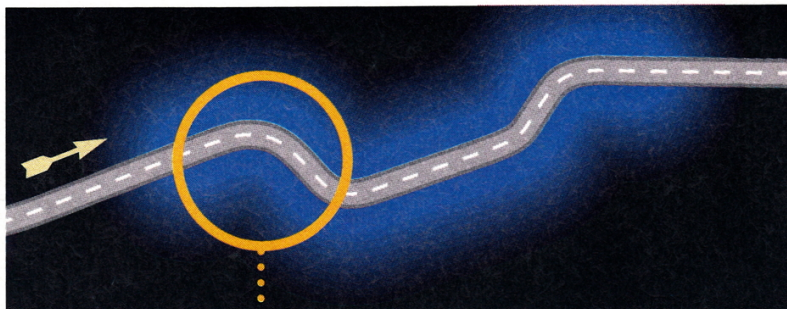
STAGE3~STAGE5

フルチューン前後なると、このエリアの前半部分は250km/hオーバー。ラインは1本しかない。最初の左コーナーの進入ですべてが決まってしまうのだ。

ワンポイントテクニック
超高速コーナーは直線的に抜ける

手前2つの超高速コーナーは、アウトからインを削るようにしてアウトへ立ち上がる、直線的ラインが必須。そして立ち上がったアウトの位置から次のコーナーのインへと、やはり直線的に進入する。3つのコーナーを結ぶ2つの短い直線は、道幅を目一杯使ってコーナーの一部に見立てて走ろう。

高速S字コーナーはリズム良く豪快なドリフトで抜ける

右のS字、短い直線を挟んで左のS字と休む間もなくコーナーが連続する中盤の山場。非常に難しいエリアなので、テクニックの差が出やすい。困ってしまうのが、右のS字をクリアすると、脱出速度が高まり、次のS字の進入速度も高くなってくる点。当然、その難易度は上がるため、両方完璧にまとめるのが至難の業なのだ。自信がなければ、右のS字は安全に抜け、左のS字に賭けるという手もある。

S字右コーナー奥のアウト側は、1車線分広く、このスペースを活用すれば進入速度をより高められる。だが、実はここを使っているようでは、遅い。続く左コーナーのRを小さくすることになるからだ。アクセル一瞬オフで進入しよう。

アザーカー	★★★
難易度	★★★
トンネル数	——
オーバーテイク	★★★

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL~STAGE2

ノーマルあたりでは、まだスピードが低い分、各操作に余裕を持てる。どちらのS字も進入でアクセルオフ、軽いドリフトでリズム良く抜けていこう。

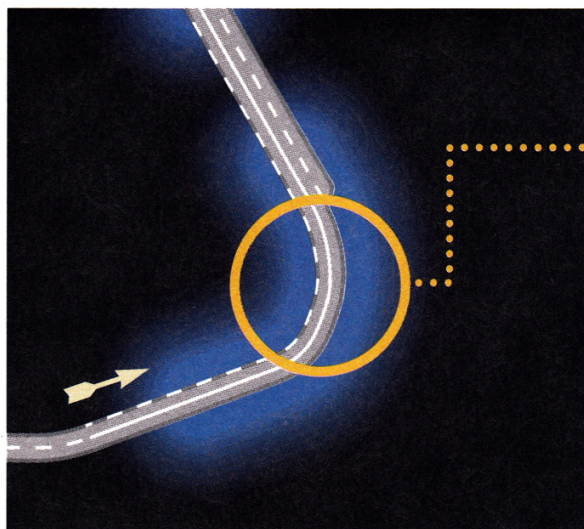
STAGE3~STAGE5

セッティングがピタリときたクルマなら、アクセルオフだけでも抜けられる。ただし、ステアリングワークはスムーズに、速く、確実に、がその大前提だ。

ワンポイントテクニック
非常に有効な振り返しを使った連続ドリフト

このエリアの2つのS字コーナーは、振り返しを使うとうまく抜けられる。右左のS字なら、まず右コーナーでテールをアウト側に振ってドリフト。続く左コーナーの手前から左にステアを始め、一瞬アクセルオフ。これでテールは逆側に振り返しが始まり、そのまま左のドリフトにつなげられるのだ。

壁にヒットさせないでコントロールするのは至難の業

挙動が乱れやすい下りでRがきつく、さらに道幅が狭い…という三拍子揃った難所。手前のS字区間をうまくまとめていると、ハイスピードからの進入となる。そのため、ドリフトが必須なのだが、上記の条件がそれを難しくしているのだ。正確な操作を一瞬で終了するために、走り込みが必要だろう。

なにしろ、ドリフトの開始を速くすることだ。コーナー入口、下り坂にさしかかるタイミングで、ブレーキングと同時にステアしてドリフト。そのままの体勢でCPを抜けよう。

アザーカー	★★★
難易度	★★★
トンネル数	——
オーバーテイク	★★

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL~STAGE2

エンジンパワーがいくら小さくても、さすがにこのコーナーでノーブレーキというわけにはいかない。ドリフトも派手にクルマを振って豪快に抜けよう。

STAGE3~STAGE5

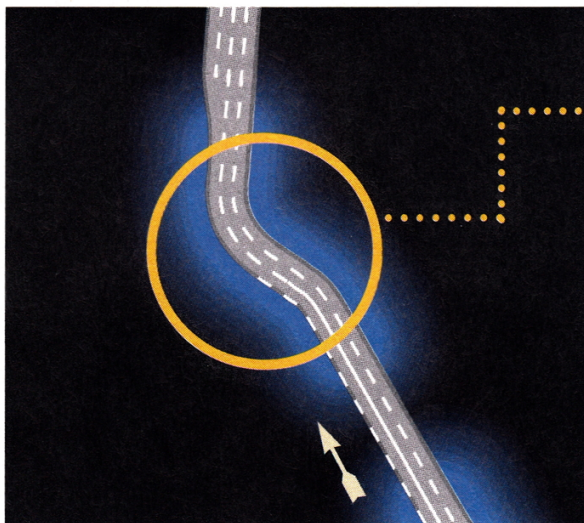
コーナーに入る手前からドリフトを始めたい。入ってからでは間に合わず、ドリフト状態で壁にヒットしてしまうからだ。いわゆる"カニ走り"状態で。

ワンポイントテクニック
フルカウンターの走りはタブーじゃない

サーキット走行などでは、カウンターの当たるドリフトは遅いとされている。だが、サーキットにはこんなに狭くてタイトで、しかも下りのコーナーは存在しない。このコーナーでは、フルカウンターで抜けていくのが正解なのだ。派手にドリフトすることで、減速と、姿勢変化を同時に行ってやろう。

曲がれそうで曲がれない魔の高速右コーナーのライン

ゆるい左とタイト気味の右コーナーがレイアウトされたエリア。道幅が3車線と広く、決して難しい印象は受けないのだが、なぜか右コーナー立ち上がりで外側に膨らんでしまう。壁に見入られた魔のコーナーなのだ。

アザーカー	★★★
難易度	★★
トンネル数	——
オーバーテイク	★★

ライン取りが命。手前の左コーナーに、アウトから滑らかに進入。CPを抜けたら、そのままアウトに出ず、一瞬だけインベタ気味に距離を取り、すかさず右コーナーのインに向けてステア。このとき、アクセルオフすると、確実に曲がれる。全開のまま抜けるラインもあることはあるが、リスクは非常に高い。

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL~STAGE2

いくらパワーがなくても、ラインを考えなければ全開突破は無理。右コーナーに切れ込むタイミングは、左側壁の赤い横向きVマークの開始を目安にしよう。

STAGE3~STAGE5

エンジンのSTAGEが上がっても、足回りが決まっていれば、左記と同じ要領でクリア可能。だが、難易度は上がる。アクセルを一瞬抜いたほうが無難だ。

ワンポイントテクニック
CPを奥にとれば立ち上がりアンダーが消せる

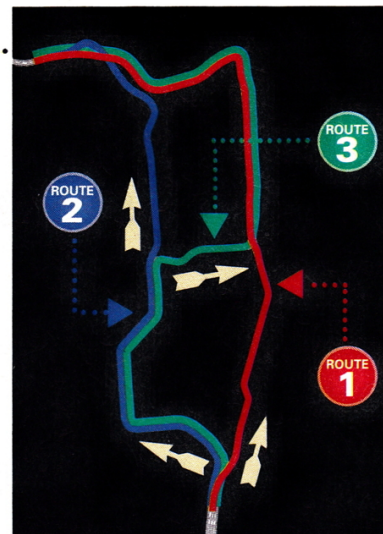
右コーナーを全開で抜けられるかどうかは、CPをどこにとるかがポイントになる。立ち上がりでアンダーが出て、壁に激突しているケースは、CPが手前過ぎるのだ。左コーナーの出口から、右コーナーのインへ切れ込むタイミングを一瞬、遅らせつつ、回り込むように奥のCPを狙っていこう。

環状線内回りはルートが3通りある

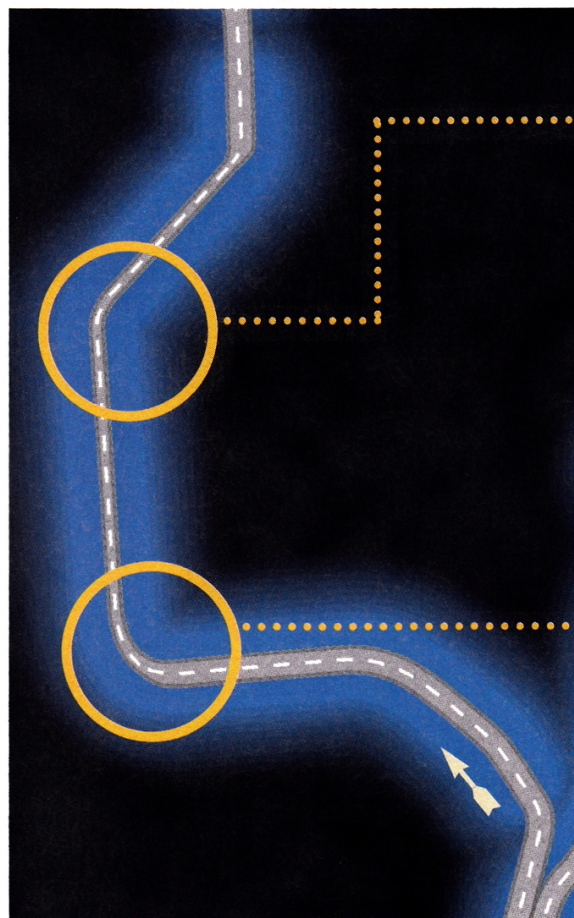
内回りの後半部は、ルートが3通りに分かれる。一番オーソドックスなのが、大外、赤ラインのROUTE1。そして、1番内側を通る青ラインのROUTE2。さらにこの2つのルートを半分ずつ走るROUTE3だ。タイム的には、早い順にROUTE1、2、3となる。もし、プラクティス・モードなどで最速ラップを狙いたいなら、ROUTE1でチャレンジしよう。

最終コーナー以外、ほとんど全開のまま走り抜ける超高速ルート。基本的にライバル車はこのルートを走るので、最もよく走ることになりそう。

道幅が狭く、しかも超タイトなコーナーが連続するテクニカルルート。後半のトンネル区間は長く、進入禁止帯もまったくない。

前半部がROUTE2のテクニカル、後半部がROUTE1の高速ルート。3ルート中、最も高度なテクニックが要求される。つなぎ区間も難しい。

AREA 9 テクニカル・コーナーが連続する全コース中最難関エリア

分岐点で左に抜けた、上記ROUTE2前半の超テクニカルエリア。特に右のコースマップ下のポイントから、道幅が半分になるため、針の穴を通すようなライン取りが必要だ。だが、クエストモードなどでライバル車とバトルしている場合、先行していれば非常に有利なエリアにもなる。ドライバー視点でライバルの動きをチェックすれば、完全にブロックできるのだ。邪道ではあるが、わざとブレーキング、自車に追突させてしまうこともできる。

アザーカー	★★
難易度	★★★★★
トンネル数	――
オーバーテイク	★

狭い道幅でコーナリングすることになるため、ライン取りでRを大きく取ることはほとんど不可能。ブレーキで確実にスピードを落とし、あまりドリフトしないよう、アクセルコントロールしながら抜けていこう。

内回りの全コース中、最も難しいコーナーの1つ。入った直後から、道幅が半分になるため、アンダーやオーバーはいっさい出せない。手前から直進状態でフルブレーキング＆シフトダウン、前荷重のままステアしてドリフト状態にもっていこう。

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL～STAGE2

このエリアではエンジン性能が低くても減速のためのフルブレーキングが必要。コーナーでの立ち上がりを重視して、進入速度を落としたほうが速いのだ。

STAGE3～STAGE5

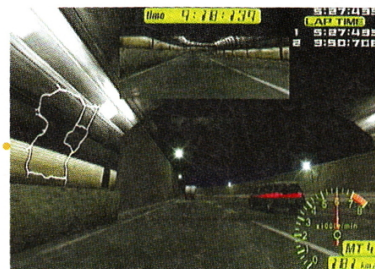
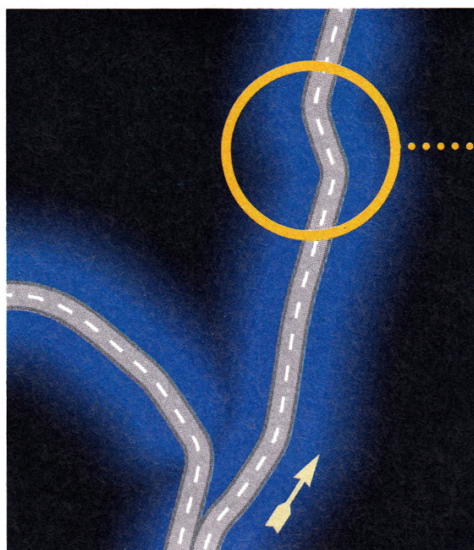
ハイパワー車も当然フルブレーキングが必要。違いは早めにブレーキを開始しないと、適性速度まで落ちない点。足が決まっていればある程度突っ込める。

ワンポイントテクニック
走る前にマシンセッティングを見直そう

このエリアは、マシンセッティングがモノをいう。まず、ファイナルと、ミッションは最大限加速重視に。足回りはガチガチに硬め、ブレーキはグリップ重視。これだけで、ずいぶん変わるはずだ。走り上のポイントは、ブレーキ。ドリフトのきっかけではなく、確実な減速の目的に使ってほしい。

AREA 10 超高速S字の切り返しを遅らせることでCPを奥に取る

分岐で右ルートへ。トンネルを抜けた直後の左コーナーと短い直線の先にある超高速S字コーナー。道幅が広く、ラインの自由度が高いだけに、走り方によって大きくタイムが変わってくる。基本はノーブレーキ全開だ。

アザーカー	★★★
難易度	★★
トンネル数	★
オーバーテイク	★★★

左、右と続くこの超高速S字コーナーでは、ライン取りに失敗すると、S字出口のアウト側の壁にクルマをヒットしてしまう。P.38のAREA8によく似たケースで、右コーナーのCPの位置が手前過ぎるのだ。手前の直線アウト側から滑らかに左のイン側へと進入、CPを抜けたら、すぐに右にステアしないで、1拍おいてから切り込んでほしい。これで、右コーナーをきれいに立ち上がるはずだ。

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL～STAGE2

このエリアは全コーナー、ノーブレーキ全開でいける。トンネル出口の左コーナーは、一瞬アクセルオフで、リスクを冒さず曲がっていってもいい。

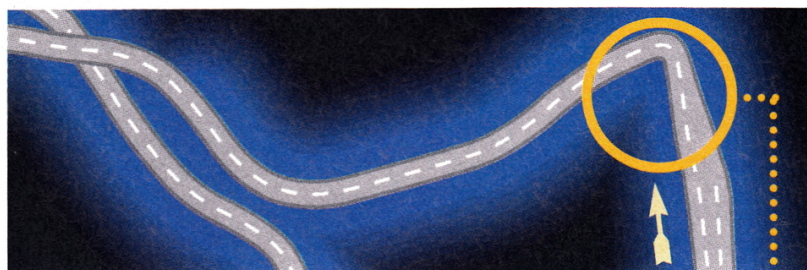
STAGE3～STAGE5

ハイパワー車もやはりノーブレーキ全開が可能。このエリアをノーミスでクリアすると、下記エリアで、最高速度に挑戦する資格が得られるのだ。

ワンポイントテクニック
アンダーを出さない為のもう1つのポイント

このS字でアンダーを出さないポイントが、もう1つある。左コーナーを立ち上がって、1拍置くときに、あらかじめ右にチョンチョンとステアを入れておくのだ。イン側へと切り込む前に、クルマのノーズを修正しておくというわけだ。

AREA 11 最高速から思いきり大胆にフルカウンターで駆け抜ける

内回りで最もスピードが出る直線の終わりから、内回りで最もタイトな左コーナーへと進入する難所中の難所。ステアリング操作、ブレーキのタイミング、アクセルワークのいずれか一つでも狂いがあると、コーナーの餌食になってしまうだろう。続く直線の後の右コーナーも、実は一筋縄ではいかない。どうしてもうまく曲がれない場合は、いっそ壁にぶつかるつもりで全開…でもいいぐらいだ。

緑の標識を目印にターンイン、ほぼ同時にフルブレーキング＆シフトダウン。これでクルマはすぐにテールを流し始める。間髪を入れずにカウンターでクルマの向きをコーナーの角度に合わせ、CPまできたら、ジワッとアクセル全開。立ち上がりラインに乗せよう。

アザーカー	★★★
難易度	★★★★★
トンネル数	★★
オーバーテイク	★★★★

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL～STAGE2

手前の直線でミスがなければ、間違いなく最高速の領域からの100km/h以上の減速を伴うコーナリングになる。となれば、走りに大きな差は生まれない。

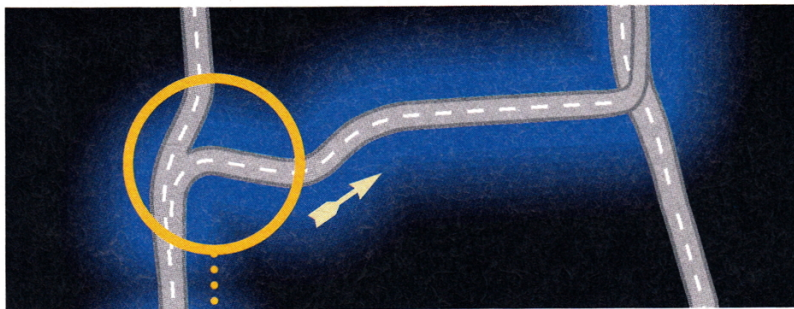
STAGE3～STAGE5

クルマのセッティング次第では、300km/hオーバーも狙えそう。だが、速くなればなるほど、ミスに対する許容範囲は狭くなる。操作の素早さが要求される。

ワンポイントテクニック
ブレーキング競争でライバルを難なくパス

実はこのタイトな左コーナーは、絶好のパッシングポイント。ライバル車は進入時のブレーキのタイミングが早いため、かなりの差を付けられていてもここで一気に抜き去れるのだ。CPで前に出てしまえば、その後一時的に道幅が狭くなる。ミラーチェックで完璧に抑え込むことができるはずだ。

AREA 12 内ルートから大外ルートに合流するための“狭き門”

ROUTE1と2をつなぐROUTE3唯一のテクニカルエリア。その難易度は、内回り全エリアの中でも、屈指。狭い道幅、見通しの悪いレイアウト、次々にやってくる鋭角コーナー…。息をつく暇がない。特に難しいのが、分岐直後の右コーナー。そして大外ルートに合流する手前の左コーナーだ。どちらも、車速を100〜120km/hまで落とさなければならない低速コーナーなので、ブレーキとシフトダウンがポイントになる。

まず、分岐そのものが見落としやすい。しかも分岐してからは1車線になるため、細心の注意で進入しよう。ドリフトは右側の点滅棒の切れ目がその開始のタイミング。100km/h前後の速度に落としつつギアを落として立ち上がろう。

アザーカー	—
難易度	★★★★★
トンネル数	—
オーバーテイク	★★

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL〜STAGE2

分岐の手前である程度スピードが乗っているため、当然、車速を落とすためのブレーキングが必要。合流の左コーナーでも、繊細な操作が必要になる。

STAGE3〜STAGE5

走り方の基本はエンジンステージが上がっても変わらない。道幅が狭いために、ラインを変えることもできないからだ。ブレーキに集中しよう。

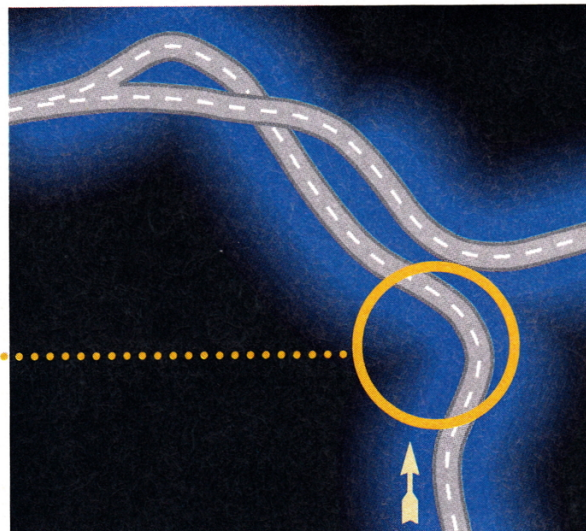
ワンポイントテクニック
前荷重でターンイン、一瞬で向きを変える

ここは、一瞬でクルマの向きを変えなければならない。そのためには、前荷重でステアしたいのだが、ブレーキのタイミングが早すぎると、うまくいかない。肝心のターンインの瞬間には、ブレーキを抜いて荷重が前に掛かっていない状態になっていることが多いのだ。タイミングを見極めよう。

AREA 13 見通しの悪いトンネル内のタイトな左コーナーがくせ者

見通しの悪いコーナーが連続するエリア。第一関門はトンネル内に突如現れるタイトな左。あらかじめその位置を頭に入れた上でないと、決して曲がれない完全なブラインドだ。この難関を抜けてトンネルを出ると、急な上り坂。視界の悪い左コーナーが待っている。

アザーカー	★★
難易度	★★★★
トンネル数	★
オーバーテイク	★

コーナーに入ってからでは対処できないので、その位置を完全に頭にたたき込んでおこう。目印は左車線の斜線。この始まりから、ドリフトを開始し、インに切れ込むようにして抜けていこう。

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL〜STAGE2

手前のストレートがそこそこ長いので、200km/h前後まで車速は上がっているはず。右記の要領で2つのブラインドコーナーをミスなく抜けていこう。

STAGE3〜STAGE5

フルチューンのクルマだと、250km/h前後まで車速が上がる。ターンインのポイントは、右記目印よりやや手前にとり早めにクルマの向きを変えたい。

ワンポイントテクニック
ブラインドコーナーはこうやって攻める

先が見えないコーナーなのだから、どこでブレーキングを始めてどこでステアするのか、その目印を探す必要がある。トンネル内は上記のとおり。トンネルを抜けた上り坂の左コーナーは、左側2番目の街灯の手前でターンインを開始しよう。

環状線外回り

総走行距離：14,912km
ベストラップ：3"31'0（R34）
分岐地点：2カ所
サンプル：TYPE-S13

長いストレートがちりばめられたハイスピードコース

環状線外回りは、時計回りの方向へぐるりと回る最高速重視のコース。とはいえ、スピードが乗っている状態が続くため、ちょっとしたコーナーでも大きくはらんでしまう危険性を秘めている。特に、2カ所の分岐地点の周辺は長いストレートの後に大きなコーナーが至るところに設けられているのだ。もちろん、アザーカーが出現すれば、それだけ接触率は高くなるので、視界が悪いコーナーの進入時は注意を払う必要がある。

Driving Type Difference　トルクフルなスポーツタイプが最適

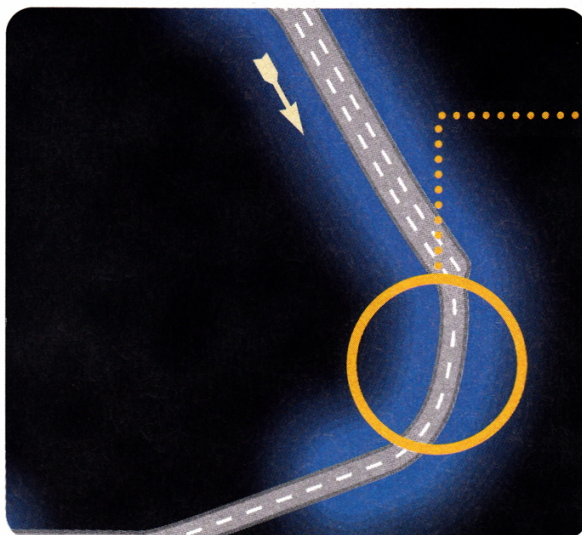
FF車
大きなコーナーでの荷重移動さえしっかりできれば、安定した走りは期待できる。ただ、やはりパワー不足の感は否めないので、カーブのぎりぎりまで突っ込んでイン側のグリップ走行を徹底する必要があるだろう。

FR車
長い直線が多いことから、パワーのあるFR車でドリフトを決めるのが最も有効なドライビング。小さなカーブであれば、ブレーキングやシフトダウンを使用することなく、走り抜けることが可能だ。

MR車
コーナリングでの操舵性が高いので、分岐地点を過ぎた高速コーナーで力を発揮できる。ただし、トップスピード重視の外回りでは、パワー不足のTYPE-SW20よりもTYPE-NA2を使用したいところだ。

4WD
最高速度のある4WD車であれば、コーナリングでもスピードを保ちつつ、安定したドライビングが可能だ。特に分岐を過ぎたあたりの、狭い道幅のタイトコーナーが続くルートでは、その真価が特に発揮される。

3車線の直線からRのきつい2車線へ減少するコーナー

前半部分は緩やかな弧を描きながら、ストレートへと変わっていく。ここは3車線もある上、アザーカーもあまり出現しないため、スピードを稼ぎやすい。ただし、アウト側に寄りすぎていると、2車線へ減少する境目にある進入禁止帯へ、意図せずに突っ込むことがあるので要注意だ。

基本走行ラインは、3車線の最も左側。しかし、左側の車線から、インへ切り込むタイミングを間違えると、進入禁止帯へ突っ込んで、メニュー画面へ戻ってしまうことも。

アザーカー	★★
難易度	★★★
トンネル数	—
オーバーテイク	★

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL～STAGE2

エンジンステージが低い内は、3車線と2車線の境目まで減速を我慢できる。ギリギリまで突っ込んでから2車線のインへ切り込むのがベストのラインだ。

STAGE3～STAGE5

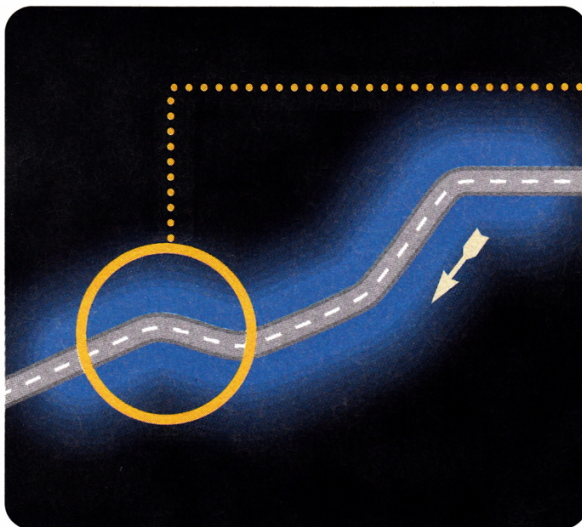
コーナーまでの直線が長いので、STAGE5であれば200前半は軽く出ているはず。少し早めに中央の車線に入っておかないとアウトへ流れてしまうのだ。

ワンポイントテクニック
3車線の中央へ早めに車線変更

ストレート部分でスピードが乗っているはずなので、アウトいっぱいからイン側へ切り込むようにしたい。そのためには、進入禁止帯が見え始めたら3車線の中央へ車線変更。早めに2車線のイン側へ移動できるように準備しておこう。

AREA 2

大小2つのコーナーが並ぶテクニカルな複合

まずは1つ目のコーナーだが、これはアウト側から早めの減速をすれば、比較的走りやすい。ここを抜けると距離の短いストレートを挟んで、すぐに2つ目のコーナーが姿を現す。こちらは中央分離帯が低く、反対車線が目に飛び込んでくるので、カーブが右に続いているような錯覚をおこしやすい。

短いストレートで左に寄っておく。すると右カーブへアプローチしやすく、最後の左コーナーのインへ大胆に切り込むことができるのだ。

アザーカー	★★★
難易度	★★★
トンネル数	—
オーバーテイク	★★

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL～STAGE2

S字であっても、スピードが乗っていなければブレーキングとアクセルワークでなんとか制御できる。ただしベストラインはあくまでアウトインアウトだ。

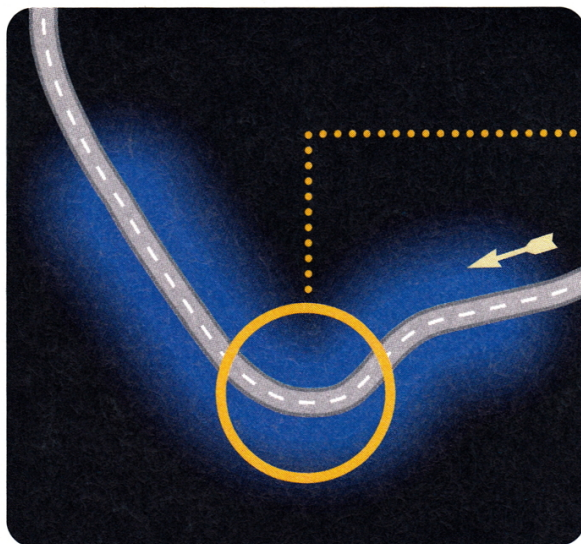
STAGE3～STAGE5

一度壁に接触してしまうと、収拾がつかなくなる。そうならないためにも、特に進入の際の速度には注意したい。1つ目を抜けたら、すぐに振りしを。

ワンポイントテクニック
間のストレートで素早く体勢を立て直す

最初のS字をドリフトで抜けていくと、どうしてもストレートに掛かったところで道の中央に寄ってしまいがち。こうなってしまうと次のS字の進入がスムーズに行えず、壁に接触することが多い。ストレートの中盤あたりで左側の壁ぎりぎりに寄って、アウトインアウトの用意をしておこう。

AREA 3 アザーカーの出現率が高い高速コーナー

コーナーの曲がり具合はさほどでもないものの、緩やかな下りのスロープになっているため、ついオーバースピードになりがち。しかも、アザーカーがかなり多めに現れるので、自然と通過ルートが制限されてくる。また、コーナー中盤にある侵入禁止帯にも、十分注意を払っておこう。

手前の緩やかなS字でバラついてしまうと、左車線に入るタイミングが難しくなる。S字をうまくまとめて、看板のあるポイントでコーナリングを開始するのがベストだ。

アザーカー	★★
難易度	★★★
トンネル数	——
オーバーテイク	★★

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL～STAGE2

STAGE2ぐらいになると、少しアクセルを離しただけでは曲がりきれない。突っ込みすぎないように、ブレーキを小刻みにかけていく感じにしよう。

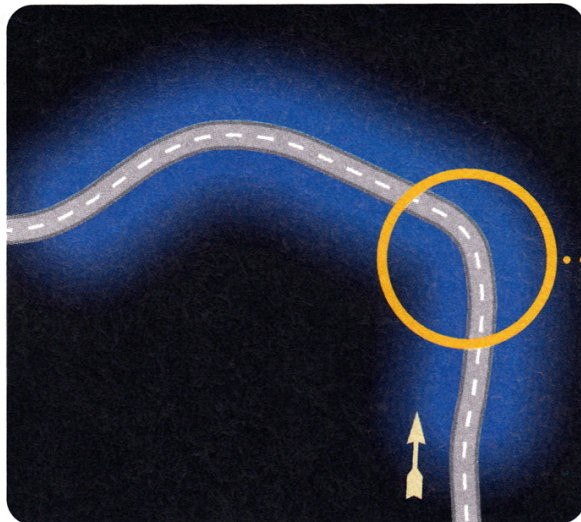
STAGE3～STAGE5

エンジンSTAGEが高い場合は、かなりの減速が必要。左の車線に入ってから即、140km/h前後まで落とせば、ドリフトで抜けることができるだろう。

ワンポイントテクニック 看板に差し掛かったら減速開始

ポイントになるのは、トップスピードをどこまで引っ張ることができるか、ということに尽きる。200km/hオーバーでコーナーに進入すると間違いなく壁に接触してしまうので、早めの減速が要求されるのだ。目安は、コーナー手前の上にある緑色の方向指示看板。ここで減速を開始するといい。

AREA 4 トンネル内で待ち受ける急激なブラインドカーブ

トンネル内ということもあって、コーナーの先の視界はゼロ。そのため、突然大きなカーブが目の前に現れるのだ。合流地点は道幅が大きくなっているが、それでも減速なしで曲がりきることは難しい。また、ゆるやかなコーナーでもアザーカーの配置次第では難所になることもある。

アザーカー	★★
難易度	★★★★★
トンネル数	★★
オーバーテイク	★★

合流車線があるため、道幅は広く感じやすい。だが、Rは相当きついので安心していると、かなり大きくアウトへはらんでしまうので注意しよう。

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL～STAGE2

このSTAGEでも、ブラインドコーナーまでには100km/h後半は出せる。アクセルオフで曲がり切れない場合は、ブレーキも併せて使うとベターだ。

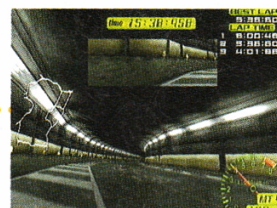
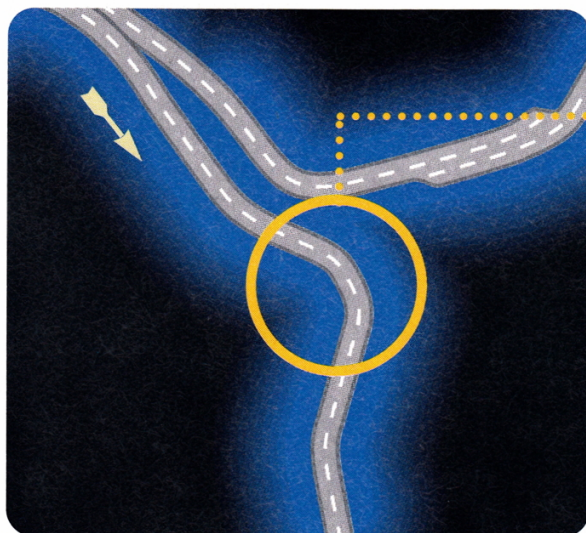
STAGE3～STAGE5

STAGEが高いエンジンだと、非常に難度の高いコーナーへと変貌する。右手に合流車線が見え始めたら減速の用意をしないと間に合わない。

ワンポイントテクニック アウト側からコーナーの先を確認する

ブラインドコーナーは、Rの大きさがわかりにくいだけでなく、アザーカーの存在という恐怖もある。まず大前提として、走り込んでコーナーを覚えてしまう必要がある。また、安全策をとるなら、インベタで曲がれるくらいの速度域まで落として、いつでもアザーカーを避けられるようにしておきたい。

AREA 5 立体交差の右側、地下トンネルを進むコース

このエリアに至るまでは、ゆるやかなコーナーが、長い距離に渡って続いている。そのため、スピードを乗せるにはもってこいだ。ただし、右図のポイントは右曲がりのきついブラインドコーナーになっている。特にアザーカーがいる場合は、相当手前から減速しなければならないだろう。

トンネル内でのブラインドコーナー。そのため、インに切り込み始めるための、目印となるものがないのだ。場所的には、上の写真のあたりで減速を開始。ドリフトにつないでいきたい。

アザーカー	★
難易度	★★★★
トンネル数	★
オーバーテイク	★

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL~STAGE2

下りの勾配がきついので、NORMALエンジンでもスピードを稼ぐにはもってこい。右のタイトコーナーでアウトへ流れないように減速は早めに。

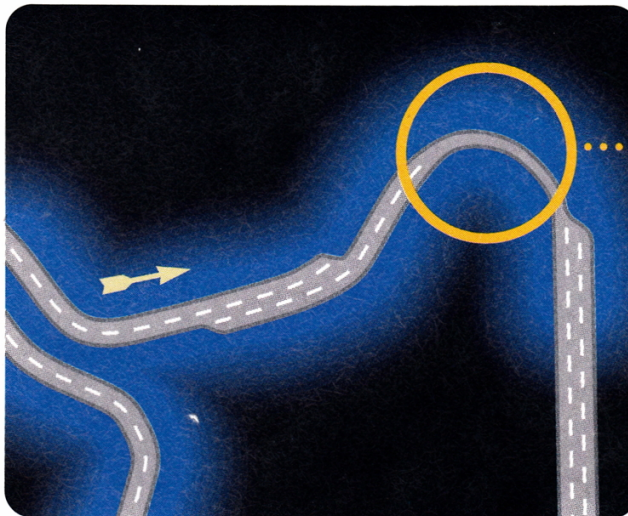
STAGE3~STAGE5

下り勾配はかなりスピードが乗っているはず。このまま右のタイトコーナーへ入るのは非常に危険。ゼブラゾーンが終わる所からブレーキを開始しよう。

ワンポイントテクニック
ゼブラゾーンに入って道幅を最大まで利用する

分岐を右に入るとすぐに下りのスロープが始まる。ここからは左車線がゼブラゾーンになっているのだが、アザーカーはほとんどこのゼブラゾーンを走らない。これを利用して左車線に寄っておけば、クラッシュの危険がかなり減るはずだ。

AREA 6 距離の長いカーブとつながる合流地帯

3車線の広いストレートを結ぶコーナーは、緩やかな登りの勾配。このコーナーの区間のみ2車線に減少しており、しかも登りであることから、視界はかなり悪くなる。また、出口で3車線に変わるところでは、右側の車線に障害物が突出しているので頭に入れておこう。

登りコーナーなので視界が悪い。そのため、ブラインドがクリアになってからハンドル操作を行ったほうが無難だ。出口が広いので脱出スピードを重視したい。

アザーカー	★★★
難易度	★★★★★
トンネル数	——
オーバーテイク	★★★

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL~STAGE2

登りの勾配であまりスピードが乗っていないようならグリップ走行に切り替え、広くなっている合流地点が見えたら、一気に加速していくといいだろう。

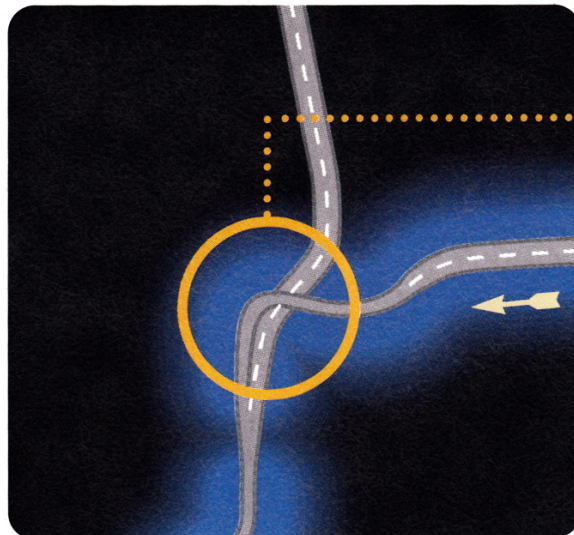
STAGE3~STAGE5

急勾配の登りでもスピードは乗る。なるべく120km/h前後に抑えて、アザーカーがいないのを確認した上でドリフト。コーナー手前のゲートが目印だ。

ワンポイントテクニック
無理せずスローインファストアウトで攻略

手前のエリアが3車線のストレートなので、ついついスピードを出してコーナーに突っ込みやすい。もちろんドリフトで突破することは可能だが、壁に接触するリスクが大きいので、ここはスローインファストアウトで確実に攻めた方が得策だ。ドリフトはあえて行わずにグリップで抜けていこう。

2車線の直角カーブが連続する外回り最大の難関

分岐地点の右側を選択し、高架を上っていくと2車線の曲がりくねったエリアが待ち受けている。このコーナーは直角に近いRだが、かなり道幅が狭く、仮にドリフトで抜けられたとしても、その後の体勢を大きく崩しやすい。ここでは確実に減速して、グリップ走行を重視したほうがいい。

コーナー手前にある街灯に差し掛かったら、左へハンドルを切ってドリフト開始。この先は1車線の合流へ減少しているので、慎重に挙動制御しよう。

アザーカー	★★
難易度	★★★★★
トンネル数	——
オーバーテイク	★

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL～STAGE2

この直角コーナーでの進入スピードは100km/h前後が目安。STAGEの低いエンジンであっても油断は禁物。しっかりとブレーキングで減速しよう。

STAGE3～STAGE5

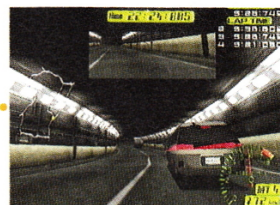
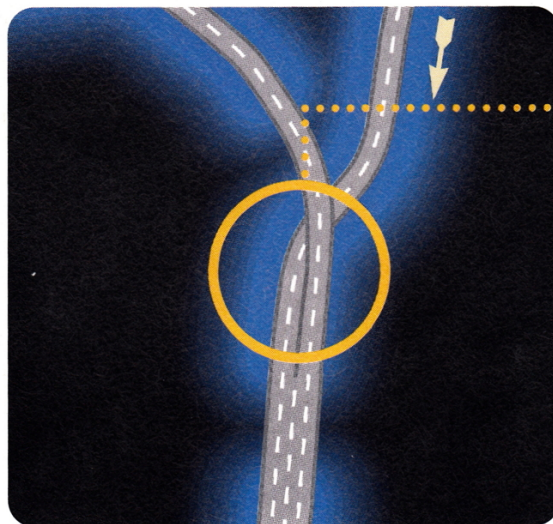
STAGE3以上のエンジンになると減速のタイミングは早めに取らなければならない。街灯の手前でブレーキング、イン側ぎりぎりをドリフトしよう。

ワンポイントテクニック

状況に応じてドライビングをチェンジ

難度の高い直角カーブといえど、ドリフトでクリアすることは可能だ。ただし、その場合でも100km/h以下のスピードに抑えなければならない。そのため、アザーカーがいる時は速度を落としてグリップ走法、クリアなときは思い切ってドリフト…という具合に、状況に合ったドライビングが要求される。

1車線の狭い陸橋が並ぶ高速コーナー

外回りにも狭い陸橋が立ちはだかるポイントがある。内回りとの違いといえば、こちらは最高速まで引っ張った状態での通過となること。陸橋を最高速で抜けていくと、その先にあるコーナーの難度が跳ね上がってしまうのだ。アクセルオフでは対応できないので、ブレーキを上手く使おう。

高速でのフルブレーキングと急ハンドルはリスクが大きい。アクセルを離して荷重移動を確実に行ってから、フロントをイン側へ向ける。

アザーカー	★★
難易度	★★
トンネル数	★
オーバーテイク	★★

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL～STAGE2

STAGE2程度でも、手前のストレートで200km/hは出ているはず。多少中央寄りのラインを走行しても、アクセルを緩めるだけでクリアは可能だ。

STAGE3～STAGE5

STAGE4、5ともなるとそうはいかない。しっかり左車線をキープして、確実にアウトインアウトを実行しなければ、膨らんで壁に接触してしまうからだ。

ワンポイントテクニック

エンジンブレーキとポンピングを併用

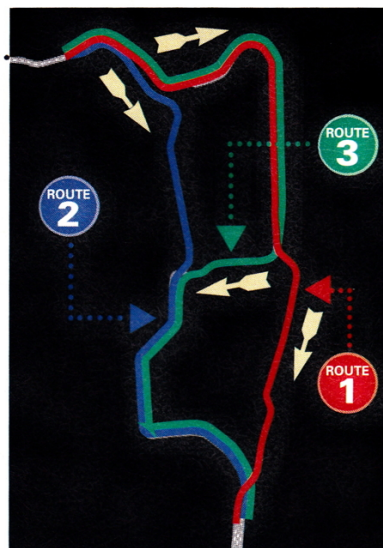
前述したように、このエリアではどんな車種であっても最高速近くまでは確実に持ってこられる。そのため、ゆるやかなはずのコーナーが、タイトコーナーへと変身するのだ。対処としては、コーナーのRが始まったらアクセルを緩め、アウト側へ流れ出したらポンピングブレーキに切り替えるといい。

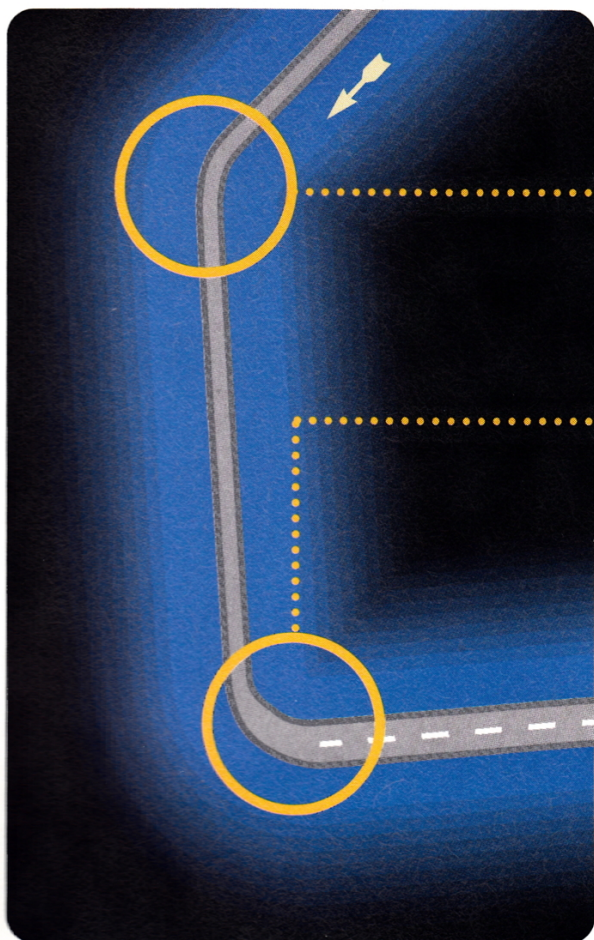
内回りと同じルートでも形状が全く違う分岐地点

内回りでも紹介したが（P.39）、外回りにも同様に分岐による3種類のルートが存在する。もちろん、どれを選択しても問題はないので、先行している場合は得意なルートを選ぶといいだろう。なお、ライバル車が先行している場合は、高い確率で右図のルート1を通過する。すぐに反応できるように、このルートはしっかり頭に叩き込もう。

直線距離が非常に長い、ハイスピードルート。ライバル車はほとんどこのルートを使用するため、確実にルートを把握しておこう。

2つ目の分岐以降はルート3と同じ道を辿る。難度的にもさほど高くはないので先行しているときの選択ルートとして抑えておきたい。

3つのルートの中で最も距離が長く、かつ難度が高いのがこのルート3。ライバルとの距離が僅差ならば、回避したほうが賢明だ。

AREA 9 低い中央分離帯で仕切られた直角コーナー

2つ目の分岐からこのエリアまで、2車線のエリアが続く。それでいてストレートが長いことから、否が応でもスピードは加速してくる。このスピードで最後に待ち受ける直角コーナーをクリアするためには、ブレーキングのポイントを周囲の景色などで憶えるしかない。

エンジンSTAGEによる走りの違い

NORMAL〜STAGE2

直角コーナーに至るまでは、ブレーキングは使わずにアクセルワークでクリア。最後の直角コーナーは右車線から80km/hまで落として進入するといい。

STAGE3〜STAGE5

ストレートでスピードを上げすぎるとコーナリングが非常に難しい。突っ込みすぎると確実に壁に接触するので、少し早めにブレーキを開始するべき。

ドリフト開始のタイミングは、コース左側に見える街灯を目印にするといい。Rはたいしたことはないが、道幅を考えるとアクセルは抜いたほうがいい。およそ120km/h前後であれば問題はなくクリアできるはずだ。

アザーカーに絡まれなければ、ここに至るまでのストレートでスピードはかなり乗っているはず。ブレーキングで一気に100km/h前後に落とさなければ、次の狭いコーナーが苦しい。

アザーカー	★★
難易度	★★★★★
トンネル数	—
オーバーテイク	★

ワンポイントテクニック

コーナー立ち上がりの加速を重視

直角コーナーでは、たとえドリフトであっても100km/h以下のスピードまで落とさなければならない。それ以上のスピードで突っ込んでしまうと中央分離帯への接触は避けられない。ならば、不安定なドリフトで攻めるより、ここではスローインファストアウトを選択。立ち上がりの加速に賭けよう。

M MACHINE CATALOGUE

首都高の最速パートナーを探す

甲高いエキゾーストノートと共に、タイヤの焼ける臭いが立ち込める…。そんなシーンの主役になるのが、ここで紹介するマシン群だ。インプレッションと、チューニングのアドバイス、諸元表の1セットで、各マシンの情報提供をさせていただいている。インプレッションと、諸元表は、基本的に改造前のノーマル状態のもの。また、チューニングはクエストモードを想定、その方向性を打ち出した。ラスト3台は、シークレットカー。実は、このほかにももう1台隠されているのだが、それは別枠で紹介した（P.17参照）。この『首都高バトル』に登場するマシンは、全て架空の存在だが、現実世界にも名車は数々登場している。そんな名車達をグラフィティとしてまとめてみたので、併せて楽しんで欲しい。

TYPE-AE86L

扱いやすい素直な性格 万人向けのコーナリングマシン

パワーは130馬力と非力だが、レッドゾーン7500回転まできっちりと回る。ただし、4速より上のギアに入れると、回転の上がりが遅くなる。長い直線でライバルに先に行かれたらちょっとつらいかも。逆に、低速コーナーでは、ブレーキングなどによるフロント荷重で簡単にドリフト状態に持っていける。

チューニングのPOINT
非力なエンジンと足回りを強化

ポイントは非力なエンジンと軟弱な足回りの強化。駆動系やシャシーよりも、この2つを優先してチューンしよう。

NOMAL DATA ●主要諸元

項目	値	項目	値
全長	4200	駆動方式	FR
全幅	1625	最大出力	130/6000
全高	1335	最大トルク	15.2/5200
車重	960	MT変速機	5速
エンジン	直4DOHC	AT変速機	4速
総排気量	1587	価格	16000CP

名車グラフィティー

走り屋御用達のコンパクトなFR

カローラ・レビン ……TOYOTA

「ハチロク」の愛称で親しまれている、小型スポーツクーペ。DOHCの4A-Gエンジンは、130馬力を発生。機敏に走る。

TYPE-AE86T

86Lと瓜二つの特性 高速性能でアドバンテージ

エンジン特性は86Lとまったく同一。全体のフィールも非常に良く似ている。アクセルコントロールでクルマの向きを自在に変えられる気持ちの良いハンドリングも同じ。86Tがやや優れているのは、高速コーナー。アンダーの出方が心持ち小さい。とは言え、ロールはやはり大きいので、動きは遅れがちになる。

チューニングのPOINT
大きなロールを解消する

性能面で86Lとほとんど同じなため、チューンも同様の方向で行うことになる。大きなロールは早く解消したい。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4215	駆動方式	FR
全幅	1625	最大出力	130/6000
全高	1335	最大トルク	15.2/5200
車重	960	MT変速機	5速
エンジン	直4DOHC	AT変速機	4速
総排気量	1587	価格	16000CP

TYPE-SW20

比類ない回頭性の良さが MR独自のドラテクを要求

正にMRらしい、素晴らしい旋回性能を持つ。ステアを少し入れるだけで、クルマの向きは面白いように変わる。ただし、それが諸刃の刃にもなる。過敏な動きをするために、シビアな操作が必要になるのだ。ドリフト時にも、素早くカウンターを当てないと、あっという間にスピン。乗りこなすのはかなり難しい。

チューニングのPOINT
非力なエンジンと足回りを強化

神経質な性格をマイルドにするために、足回りを柔らかめにするのも手。もっと切れ味を鋭くしたいなら、固めに。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4170	駆動方式	MR
全幅	1695	最大出力	245/6000
全高	1235	最大トルク	31.0/4000
車重	1270	MT変速機	5速
エンジン	直4DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	1998	価格	30000CP

Fine Car Graffiti

レビンとほぼ同じ仕様の双子車

スプリンター・トレノ ……………………TOYOTA

レビンの双子車でスプリンター系列がこのトレノ。基本性能は同じだ。フロント回りのスタイリングには違いがある。

MRレイアウトのピュアスポーツ

MR2 ……………………TOYOTA

国産では数少ないミッドシップレイアウト。ステアリングを入れた瞬間にノーズが反応するリニアな回頭性を実現した。

TYPE-JZA80

スムーズ&パワフル 安定感抜群の重量級マシン

力強いトルクでグイグイ加速。多少の登りなど、意に返さないパワフルなエンジンだ。吹け上がりはスポーツライクではないが、各ギアで引っ張る速度域は高い。直進安定性が高く、高速コーナーでも、ビタッと旋回してくれる。図体の大きさを持て余すコーナーもあるが、ストック状態ではトップクラスの実力だ。

チューニングのPOINT
重たいボディの軽量化が第一歩

まずはシャシーのステージを上げて、軽量化に取り組みたい。6速ミッションなので、クロスは後回しでもいいだろう。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4520	駆動方式	FR
全幅	1810	最大出力	280/5600
全高	1275	最大トルク	46.0/3600
車重	1520	MT変速機	6速
エンジン	直6DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	2997	価格	45000CP

TYPE-XE10

筋肉質で軽量なボディに 洗練されたメカニズム

6速ミッションが採用されているだけあり、最初からギアが結構クロスしていて、エンジンパワーの割に小気味よい加速感を示す。挙動はすこぶる率直。ステアリングの応答性も良く、高速・低速コーナーどちらでも思いどおりのラインをトレースできる。FRの良さが全面に生きたライトウエイトスポーツだ。

チューニングのPOINT
偏りなく全体性能をアップ

これといった欠点のない車種だけに、チューニングはバランスを考えて行うことが重要。足回りは固めがいい。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4400	駆動方式	FR
全幅	1720	最大出力	210/7600
全高	1410	最大トルク	22.0/6400
車重	1360	MT変速機	6速
エンジン	直4DOHC	AT変速機	4速
総排気量	1998	価格	35000CP

名車グラフィティー

新技術満載の重量級FRスポーツ

スープラ ……………………TOYOTA

国産では初の6速ミッションを採用。しかもドイツGETRAG社のクロスタイプだ。新機軸のサスペンションREASも注目。

走り屋御用達のコンパクトなFR

アルテッツア ……………………TOYOTA

近年のFFばやりに風穴を開けた、久しぶりのFRレイアウトのスポーツセダン。気持ち良く回るNAエンジンも良質だ。

TYPE-JZX100

フワフワ柔らかい足回りは スポーツ走行には不向き

エンジンのピックアップは良くないが、上の伸びは悪くない。ただし、足回りが柔らかいのでロールが大きく、ステアしてからクルマの向きが変わるまでにワンテンポ遅い。常に早め早めに、操作してやらないと、壁やアザーカーにヒットしてしまうだろう。また、2速と3速が離れているため、低速時の加速は悪い。

チューニングのPOINT
足回りを固めミッションをクロス

足回りの強化で、ずいぶん走りやすくなる。また、ミッションをクロスすると、低速からの加速性能が良くなる。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4715	駆動方式	FR
全幅	1755	最大出力	280/6200
全高	1400	最大トルク	38.5/2400
車重	1470	MT変速機	5速
エンジン	直6DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	2491	価格	33000CP

TYPE-S13

FRらしいドリフトマシン 課題は高速域のトルク感

かなりアンダーステアなセッティングだ。特に高速コーナーでは、意図していなくてもテールがズルズル滑り始める。だが、滑った状態のコントロールは、ステアリングとアクセルで自在に決められる。いわば、典型的なドリフトマシンだ。トルク感に乏しく、上りになると4速から上はなかなか加速しない。

チューニングのPOINT
キレを良くしてロールをなくす

ロールで挙動が乱れる。車高ダウン、足回り強化が必要。また、ファイナルを落として高速域のトルクを稼ぎたい。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4470	駆動方式	FR
全幅	1690	最大出力	205/6000
全高	1290	最大トルク	20.5/4000
車重	1170	MT変速機	5速
エンジン	直4DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	1998	価格	20000CP

Fine Car Graffiti

走りも元気な高級パーソナルセダン

チェイサー ……………………………TOYOTA

クレスタ、マークII と共に、トヨタの高級パーソナルセダン系の1車種。ツアラー系と呼ばれる国内最速最強のセダンだ。

FRにこだわった軽量スポーツ

シルビア（前期） ……………………………NISSAN

軽量コンパクトなボディにハイパフォーマンスなDOHCエンジンを積んだ大ヒットモデル。こだわりのFRが人気の秘密。

TYPE-S14

S13の正常進化モデルはややマイルドな味付け

S13にとても近い特性を持ったクルマだ。ただ、全体的な戦闘力は、こちらの方が上。特に、高速コーナーでの安定性は、S14のほうがかなり高い。テールが勝手に流れ出してしまうこともない。それでも、高速域でのトルク不足は相変わらず。レッドゾーン、8000回転まで引っ張ってから、シフトするようにしよう。

チューニングのPOINT
ピーキーな性格にモディファイ

チューニングの方向性はS13と同様で構わない。ドリフト派ならブレーキバランスをリア側に振ってみても面白い。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4520	駆動方式	FR
全幅	1730	最大出力	220/6000
全高	1295	最大トルク	28.0/4800
車重	1270	MT変速機	5速
エンジン	直4DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	1998	価格	25000CP

TYPE-RPS13

FRらしさは影を潜めたラグジュアリーカー

ストック状態では意外と安定志向のセッティングになっている。S13とスペック的にはほぼ同じだが、味付けはかなり異なる。アンダーステアが強めなのだ。グリップ走行を基本にしたいなら、こちらのほうがいい。ただ、アザーカーを瞬間的によけるのは苦手。豪快なドリフトも、きっかけをつかむのが難しい。

チューニングのPOINT
アンダー傾向を抑える

特に突出した特徴のない車種だから、平均的に全体性能のアップを図りたい。ステアリングはもっとクイックに。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4520	駆動方式	FR
全幅	1690	最大出力	205/6000
全高	1290	最大トルク	28.0/4000
車重	1230	MT変速機	5速
エンジン	直4DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	1998	価格	24000CP

名車グラフィティー

ミドルクラスを代表するFRクーペ

シルビア（中期） ……NISSAN

先先代モデルから3ナンバー枠にボディを拡大、ラグジュアリー指向になった先代モデル。軽快感はややスポイルされた。

軽量ボディに回帰した最新モデル

シルビア（後期） ……NISSAN

ボディサイズを5ナンバー枠に戻し、エンジンもリファイン。走りの楽しさを追及してコンパクトスポーツに大変身した。

TYPE-R32

クルマの重量を感じてしまう挙動の鈍重さが難点

エンジンパワーはあるのに、各ギアが離れているため、高速での伸びがあまりない。4WDだけあって、高速域での安定感は抜群だが、アンダーも出やすく、中低速コーナーでは、かなり思い切ってフロントに荷重してやらないと、ノーズをなかなかインに向けてくれない。それでも絶対スピードは、やはり、高い。

チューニングのPOINT
駆動系強化でパワーを有効に使う

エンジンより先に、駆動系のステージをアップ。ファイナルを下げ、クロスを入れたい。ステアもややクイックに。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4545	駆動方式	T4WD
全幅	1755	最大出力	280/6800
全高	1355	最大トルク	36.0/4400
車重	1500	MT変速機	5速
エンジン	直6DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	2568	価格	45000CP

TYPE-R33

R32よりもはるかに優れたバランス抜群の高性能車

重量級マシンであるにも関わらず、非常にコントローラブル。ステア特性も率直で、ほぼ理想のニュートラルに近い。その気になれば、簡単にドリフト状態に持っていける上、高速コーナーでの安定感は、どっしりとしている。エンジンパワーも文句なし。隠しカー以外で選べるマシン中、1、2を争う高性能車だ。

チューニングのPOINT
ストックのままでも十分速い

ストックの状態でも、前半ぐらいなら楽に勝てるはず。CPを溜めてから、トータルチューンを一気に敢行したい。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4675	駆動方式	T4WD
全幅	1780	最大出力	280/6800
全高	1360	最大トルク	37.5/4400
車重	1540	MT変速機	5速
エンジン	直6DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	2568	価格	50000CP

Fine Car Graffiti

流麗ボディのスタイリッシュクーペ

180SX ……………… **NISSAN**

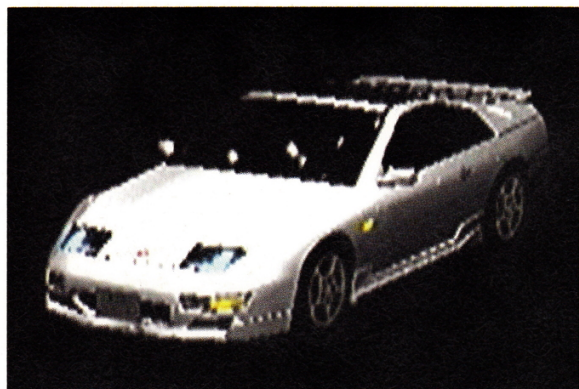
根強い人気のFR3ドアファストバッククーペ。シルビアとは兄弟車だが、よりスポーツ指向の強いスタイリングを持つ。

伝説の名車GT-Rの衝撃的復活

スカイラインGT-R（前期） ……………… **NISSAN**

永きに渡るGT-R神話を現実のものとした最速モンスター。先進のメカを凝縮した4WDスポーツは、圧巻の走りを実現。

MACHINE CATALOGUE

TYPE-Z32

操作に対する反応が遅く スポーツ走行には不向き

高速コーナーでは、強いアンダーが出る。サスペンションがカッチリしていないため、低速でもコントロール性は悪い。さらに、ミッションのギアレシオがワイドだから、パワーバンドを有効に使った走りも難しい。ストック状態では、スポーツ走行向きの車種とは言えず、CPに余裕がないなら、お勧めはしない。

チューニングのPOINT
一気に軟弱ボディをランクアップ

最初からかなり思い切ったチューンをしないと厳しい。特に、ミッションはクロスにしない限り、加速で負ける。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4520	駆動方式	FR
全幅	1800	最大出力	280/6400
全高	1255	最大トルク	39.6/3600
車重	1560	MT変速機	5速
エンジン	V4DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	2960	価格	40000CP

TYPE-Y33C

速くはないが扱いやすい 重量級4ドアセダン

スポーティーなエンジン、とは言えないが、トルクがあるため、じわじわと加速してくれる。絶対スピードは遅いものの、走り味は意外にも悪くない。元々速いクルマではない、と割り切れば結構楽しめる。ただし、ロールはさすがに大きいので、横Gが掛かると、テールスライドを起こす。ライン取りはシビアに。

チューニングのPOINT
V6ターボに鞭を入れる

エンジンはチューニングすると、かなり強力に。合わせて、足回りや駆動系を強化すれば、最速モンスターセダンに。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4860	駆動方式	FR
全幅	1765	最大出力	270/6000
全高	1425	最大トルク	37.5/3600
車重	1600	MT変速機	4速
エンジン	直4DOHC	AT変速機	4速
総排気量	2987	価格	38000CP

名車グラフィティー

先進の4WD機構がアンダーを消す

スカイラインGT-R ……………… **NISSAN**

正に正常進化モデル。ボディの大型化も重量増を40kgに留め、剛性アップ。ブレンボ製のブレーキも標準で奢られている。

豪快かつ繊細なハイパワーマシン

スカイラインGT-R（現行） ……………… **NISSAN**

国内最強エンジンを引っさげて登場した今世紀最後のGT-R。新機軸の最新メカが満載され、全ての性能をグレードアップ。

TYPE-Y33G

性能はY33Cとまったく同じ
見た目の好みでチョイス

すべてにおいて、Y33Cと同一の性能。重戦車のように突き進む、どっしりとした走り味も共通だ。動きはもったりとしているくせに、この意外にも率直な挙動は、ちょっと不思議な感じ。先行してライバルをブロックすれば、ストック状態でも結構勝てる。ドライバーの予測どおりに動いてくれるのが美点なのだ。

チューニングのPOINT

Y33Cと同様のチューン

性能が同じなだけに、チューニングの方向性も同じ。エアロパーツやホイール、カラーリングで個性を出そう。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4875	駆動方式	FR
全幅	1765	最大出力	270/6000
全高	1425	最大トルク	37.5/3600
車重	1590	MT変速機	4速
エンジン	V4DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	2987	価格	38000CP

TYPE-EK9

強いアンダー特性はFFの性？
エンジンはこのクラス最高

典型的なライトウェイトスポーツ。9000回転まで回るエンジンは非常に小気味いい。ただし、ステアリング特性は強いアンダー。アクセルオフ程度のフロント荷重ではなかなか回頭してくれず、ブレーキの効果的な使用がポイントになる。高速での安定性も悪い。ストック状態の戦闘力はかなり下の方になりそうだ。

チューニングのPOINT

アンダーステアの解消が最優先

何しろ、この強いアンダーを消すのが先決。ハンドルをクイックに、車高を落として、足回りをがちがちにしよう。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4185	駆動方式	FF
全幅	1695	最大出力	185/8200
全高	1360	最大トルク	16.3/7500
車重	1070	MT変速機	5速
エンジン	直4DOHC	AT変速機	4速
総排気量	1595	価格	20000CP

Fine Car Graffiti

世界から愛された往年のスポーツカー

フェアレディZ（初代）……NISSAN

往年の名車。流麗なボディラインと、高出力エンジンが融合した生粋のスポーツカーだ。海外ラリー優勝経験もある。

アメリカンな味わいの高級スポーツ

フェアレディZ（現行）……NISSAN

デビュー10年を迎えた今もそのスタイリッシュなボディに秘められた戦闘力は健在。大排気量+ツインターボで豪快加速。

TYPE-DC2

加速感は気持ちいいの一言 ファイナル設定もピタリ

やはり、エンジンが素晴らしい。9000回転までストレスなく回る。しかも、ファイナルが低めの設定になっているため、小気味の良い加速が楽しめる。だが、アンダーステアがその走り味をスポイルしている。全開で抜けられるはずのコーナーを、ノーズの向きを変えるためだけにアクセルオフしなければならないのだ。

チューニングのPOINT
アンダーを消すことを最優先に

アンダーステアさえ消せれば、最高の1台。EK9と同じ方向で煮詰めたい。ファイナルはいじる必要はないだろう。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4380	駆動方式	FF
全幅	1695	最大出力	200/8000
全高	1330	最大トルク	19.0/6200
車重	1080	MT変速機	5速
エンジン	直4DOHC	AT変速機	4速
総排気量	1797	価格	25000CP

TYPE-NA2

鋭くシビアなハンドリングは 上級者が操れば敵なし

MR特有の抜群の回頭性は剃刀の切れ味。、ピックアップ良くパワフルに回るエンジン、つながりのいい6速ミッションも素晴らしく、さすがに高いだけあってそのポテンシャルは抜群。とはいえ、ステアリング特性がシビアなだけに、ドライビングは難しい。このクルマでミスなく走るには高度なドラテクも必要だ。

チューニングのPOINT
ドラテクがあれば究極チューンも

腕に自信があれば、切れ味を徹底的に鋭くする設定に。低く、固く、クイックに。だが、操作は当然難しくなる。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4430	駆動方式	MR
全幅	1810	最大出力	280/7300
全高	1160	最大トルク	31.0/5300
車重	1270	MT変速機	6速
エンジン	V6DOHC	AT変速機	4速
総排気量	3179	価格	95000CP

名車グラフィティー

走る喜びを味わえる正統派セダン

セドリック……………………NISSAN

スポーティ指向のグランツーリスモアルティマは、4ドアハードトップボディ。3ℓ、270psエンジンで走りも力強い。

日本を代表するフルサイズサルーン

グロリア……………………NISSAN

セドリックと兄弟車。プリンス系モデルだ。全長4875mmという巨体ながら、一度鞭をくれると思わぬダッシュ力を見せる。

TYPE-CE9A

平均的な性能の4WD ストック状態では面白みはない

弱アンダーで、安定志向の強い性格だ。エンジンパワーはまずまずだが、突出しているわけではない。いい意味でも悪い意味で平均的な性能を持つ。全体のバランスはとれているし、グリップのいい4WDだから、一定以上のタイムは出せるはず。足回りが決まれば、ダイレクトな挙動を獲得できるはずだ。

チューニングのPOINT

4WDの安定感を生かした設定を

性能のベースアップを図るために、バランスの取れたチューンを心掛けたい。足回りセッティングは固めがいい。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4310	駆動方式	F4WD
全幅	1695	最大出力	270/6250
全高	1420	最大トルク	31.5/3000
車重	1260	MT変速機	5速
エンジン	直4DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	1997	価格	35000CP

TYPE-CP9A

ラリー車のベースマシンらしい 小気味の良いハンドリング

頼もしいエンジンのトルクが、クルマをグイグイ引っ張ってくれる。コーナーでは、特別に機敏な反応を示すわけではないものの、高い速度域での収束は、なかなかいい。低速コーナーリングも、荷重をきちっと掛けてやれば、きれいに曲がっていける。CE9Aを全体的に1ステージ強、チューンした感じだ。

チューニングのPOINT

正統派チューンで問題なし

ファイナルは、ストック状態がベスト。いじる必要はない。ブレーキをややリア寄りに設定すると走り易くなる。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4350	駆動方式	F4WD
全幅	1770	最大出力	280/6500
全高	1415	最大トルク	38.0/3000
車重	1360	MT変速機	5速
エンジン	直4DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	1997	価格	40000CP

Fine Car Graffiti

N1レース制覇を目指したモデル

シビック ……………… **HONDA**

TYPE-Rはハッチバックボディに185psのDOHCエンジン搭載のホットヴァージョン。SiRをさらに進化させたモデルだ。

走り心を刺激する高性能エンジン

インテグラ ……………… **HONDA**

TYPE-R用にチューンされた1.8ℓは、なんとNAで200psを発生。強化サスと相まって、小気味のいい走りを実現する。

M A C H I N E C A T A L O G U E

TYPE-FC

最初に購入可能な車種では 最もコスト性能比の高い1台

足回りは柔らかめだが、高速コーナーでも意外に踏ん張ってくれる。決してパワフルではないエンジンも、ギアの噛みあったミッションとのマッチングが良く、大きな不満は感じない。ステアリングの応答性がいいため、全体の印象をずいぶん良くしている。ファーストチョイスのタイミングでは、お勧めのクルマだ。

チューニングのPOINT

足を固めるだけでも見違える

まずはソフトな足回りと非力なエンジン強化。ミッションとファイナルは合っているから、駆動系は後回しでもいい。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4335	駆動方式	FR
全幅	1690	最大出力	215/6500
全高	1270	最大トルク	28.0/4000
車重	1230	MT変速機	5速
エンジン	直2ロータリー	AT変速機	4速
総排気量	654×2	価格	30000CP

TYPE-FD

唯一のフロンミッドシップ車 コストパフォーマンスは最高

FRといっても、いわゆるフロントミッドシップ。よって、クルマの挙動はMR車に近い。回頭性は抜群だが、その分シビアなドライビングを要求される点も同様だ。FCの進化版だが、その走りは限りなくNA2に近い。元々素性のいいクルマだけに、ウデに自信があれば、その性能を最大限に生かせるだろう。

チューニングのPOINT

徐々にバランスを考えてチューン

ストック状態でも十分に高い戦闘力を誇る。ステージアップは平均的に行えばいい。性格付けは、好みの問題。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4285	駆動方式	FR
全幅	1760	最大出力	280/6500
全高	1230	最大トルク	32.0/5000
車重	1280	MT変速機	5速
エンジン	直2ロータリー	AT変速機	4速
総排気量	654×2	価格	45000CP

名車グラフィティー

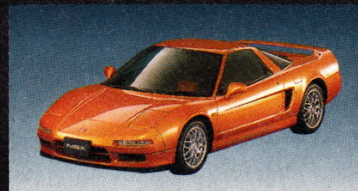
魅力感溢れるオープンFRスポーツ

S2000 ……………………HONDA

名スポーツカーS800のSを冠したモデル。2ℓNAで250psは世界最高レベル。オープンボディでありながら剛性感も高い。

日本を代表する本格スーパーカー

NSX ……………………HONDA

アルミボディで、超軽量、高剛性を実現。3.2ℓV6DOHC・VTECも、アルミ製。NAで280psは、リアルスポーツの証だ。

TYPE-GC8

ストック状態の戦闘力は高い 4WD特性を理解してドライブ

ストック状態でミッションは十分にクロスし、ファイナルもピタリと合っている。さらに、エンジンも力強い。当然、このクルマもベストチョイスの1台になる。ただ、4WD特有のコーナリング初期における動きの緩慢さは出ている。荷重移動を意識的にやらないと、インになかなかノーズを向けてくれないのだ。

チューニングのPOINT 後半はラリー仕様をレース仕様に

ミッションとファイナルはいじる必要なし。逆に、後半は少しハイギアードにしてもいい。ステアはクイックに。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4340	駆動方式	F4WD
全幅	1690	最大出力	280/6500
全高	1405	最大トルク	36.0/4000
車重	1240	MT変速機	5速
エンジン	水平4DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	1994	価格	40000CP

TYPE-AP1

なにしろ走らせて楽しい 軽快パワフルなスポーツカー

正に"ファン・トゥー・ドライブ"という言葉がぴったりな車。気持ち良く吹け上がるエンジン、スパッと切れ込むハンドリング、パワーバンドを逃さない6速ミッション。どれをとっても、走る楽しみを存分に味わえる。ドリフトコントロールも思いのままで、初心者から上級者まで自信をもってお勧めできる1台だ。

チューニングのPOINT 究極のドリフトマシンに仕立てる

ストック状態のバランスは最高。このバランスを崩さずに、全体の底上げを。足回りはガチガチにしても面白い。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4135	駆動方式	FR
全幅	1750	最大出力	250/8300
全高	1285	最大トルク	22.2/7500
車重	1240	MT変速機	6速
エンジン	直4DOHC	AT変速機	4速
総排気量	1997	価格	40000CP

Fine Car Graffiti

野性的な走りが信条のじゃじゃ馬

ランサーエボリューションⅢ ……………MITSUBISHI

WRCで勝つことを目的に開発されたエボリューションモデル3代目。アンダーは強いが、軽い車重に270psは強烈。

高い運動性を持ったラリー界の名車

ランサーエボリューションV ……………MITSUBISHI

最新システムを採用し、走りの荒さを解消。エンジンも上限いっぱいの280psとなり、よりスムーズにそして速くなった。

TYPE-S15

加速性能には難点があるが コーナーではコントローラブル

エンジンの吹けが悪い。ステアリングレスポンスはいいし、ドリフトコントロールも容易なだけに、残念だ。ファイナルがハイギアードになっており、それがネックとなっている。ストック状態で、6速にシフトすることは皆無だろう。とはいえ、チューニングの素材としては悪くない。購入までにCPを貯めておこう。

チューニングのPOINT
チューニング次第で高性能車に

駆動系をステージアップして、ファイナルを下げよう。エンジンも、パワーアップ。軽量化も早期に図りたい。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4445	駆動方式	FR
全幅	1695	最大出力	250/6000
全高	1285	最大トルク	28.0/4800
車重	1250	MT変速機	6速
エンジン	直4DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	1998	価格	33000CP

TYPE-R34

抜きんでた性能を持つ ド迫力のスーパーモンスター

4WDといってもアンダーステアは皆無。非常にニュートラルな上に、機敏な反応を示してくれる。もちろん、エンジンは文句なし。パワー、トルクとも最高レベルで、6速ミッションとの組み合わせもいい。チューニングによる性能アップも最も期待できる車種なので、最速モンスターにチューンすることも可能だ。

チューニングのPOINT
駆動系チューンが最速の決め手

最高速が300km/hを越えても意味がない。ファイナルとミッションを調整したい。ステージ5のエンジンは圧巻だ。

NOMAL DATA ●主要諸元

全長	4600	駆動方式	T4WD
全幅	1785	最大出力	280/6800
全高	1360	最大トルク	40.0/4400
車重	1560	MT変速機	6速
エンジン	直6DOHCターボ	AT変速機	4速
総排気量	2568	価格	55000CP

名車グラフィティー *Fine Car Graffiti*

初代の英知を引き継いだFRロータリー

サバンナRX-7 ……MAZDA

限定版アンフィニは1230kgの軽量ボディに215psのロータリーを搭載。マツダ純血サラブレットとして今も人気が高い。

国内最高峰の生粋スポーツカー

アンフィニRX-7 ……MAZDA

珍しいフロントミッドシップレイアウト。重量配分は理想の50：50だ。タイプRのパワーウエイトレシオは驚異の4.5。

首都高バトル

SPECIAL INTERVIEW

俺たちの音楽がスピード感を作り出す

松尾宗仁
Sownin Matsuo

●ギター。1962年9月15日生まれ。ZIGGYのデビュー前からのメンバー。しかし、1992年に一時脱退。そして昨年、ギターのパートを嘱望され6年ぶりにZIGGYに復帰。

戸城憲夫
Norio Toshiro

●ベース。1960年7月5日生まれ。デビュー前からのオリジナルメンバー。デビュー以来、森重と共にZIGGYとして活動。陽気な性格とは裏腹に激しいサウンドを生む。

森重樹一
Juichi Morishige

●ヴォーカル。1963年8月28日生まれ。1984年に自らを中心として4人編成のバンド、ZIGGYを結成。そのハリがあり透明感漂う歌声で、多くのファンを魅了する。

宮脇 'JOE' 知史
Satoshi 'JOE' Miyawaki

●ドラム。1964年5月6日生まれ。1995年の暮れに行われたライブ上で正式加入。華麗なスティックさばきは、ライブパフォーマンスでもひときわ輝きを放つ。

音楽性っていう意味では以前と変わっていない

──まずは、このゲームの主題歌にZiggyの曲が起用されたいきさつをお聞かせください。

森重樹一（以下森重）：元気さんの方から、「Without...」と「この空の下のどこかに」の2曲をゲーム中に使いたいという話があったんですけど…。実は僕、ゲーム全然やらないんで、ピンと来なかったんですよ。実は今でもピンと来てない（笑）。

戸城憲夫（以下戸城）：ゲームに実際のバンドの曲とかを使ってるってことも、知らなかったぐらいですからね。そういう意味で驚きはありましたよ。へぇえ、俺たちの音楽がゲームにねえ…って感じで（笑）。でも、オープニングの曲なんか、パパパパって跳ばされちゃったりしないのかなあ。

──編集部では、一同じっくり聞かせていただいてます（笑）。ところでこの2曲は、昨年7月に活動を再開されてからの、最新アルバムに収録されてますよね。活動再開以前と比べて、音楽性という面で何か変化はあったんでしょうか？

森重：根本的にはまるで変わっていない。そのコンセプトという面においては、ね。当然、ディテールに違いは出てきますよ。例えば、去年から再加入したギターの松尾。彼は元々レギュラーのプレイヤーだったわけですから、バンドに与えた影響は、当然、あります。でも、元になっている音楽性自体はなんら変わっていない。

──音楽性を貫くという点でやはり松尾さんがベストであると。復帰のきっかけもその辺に？

松尾：うーん、やっぱり縁があったということでしょうね。求める音楽があったというか…。縁と巡り合わせだと思います。昔しゃべってたことと内容が変わっていたりすると卑怯者呼ばわりされるんで、このへんにしておきます（笑）。

──ゲームに使用されている曲で、まずは「Without...」ですが…。アップテンポでゲームのイメージにピッタリだと思うんですけども、この曲に込められたメッセージみたいなものってあるんですか？

森重：メッセージ的なものは、あまりないですね。なんていうのかな。最初にね、「これこれこういうコンセプトで書こう」みたいなことを頭に浮かべてしまうと、すごく制約が多くなっちゃうんですよ。感覚的な部分がスポイルされるって言うのかな。だから、僕の曲作りっていうのは、職業作家的じゃない。特定の誰かに対してのメッセージとか、そういうことはあまり意識してはいないんです。ただ、疾走感であるとか、日本人ならではの情緒感──ウエットな泣きみたいなものが入っていると、ZIGGYらしいのかな、と。そういう“らしさ”は意識していますね。曲を聞いてもらう人、例えば、このゲームをやるユーザーの方は、ZIGGYのファンとは限らないでしょ。だからこそ、そういうメッセージみたいなものは、自分なりに感じて欲しい。それを、僕らが押し付けたくないんですよ。そういう解釈の幅があっていい。そのあたりは、このバンドの基本ではありますね。

──エンディングの「この空の下のどこかに」も？

森重：うーん。メッセージ色っていう意味で言ったらこっちの曲の方があるかな。でも、それは意図的にZIGGYが伝えようとするメッセージとは少し意味合いが違う。もっと直感的な、こう、肌触りで感じる部分…。なにしろ、去年は活動したくてもなかなか思いどおりにいかなかったりしましたからね（笑）。そういう1998年的な状況っていうのが、やっぱり自分の中に影響を与えたとは思います。その反映が多少なりとも、曲作りに表れてるんじゃないかな。それを、聞いてくれている人たちが、バンド側からの働きかけ、つまりメッセージとして受け取っても、何も不思議じゃない。それ

が多くのリスナーたちが感じているであろう、21世紀に対する不安感とかに結びついてるんじゃないかな。そういう心の琴線の触れ合いみたいなところに、この曲が成立しているんだと思います。

──エンディングの曲は、確かに何か物悲しさがありますよね。でも、オープニングは、グルーブ感たっぷり。『首都高バトル』らしいノリの曲。

森重：そりゃあね、レゲエの曲とかじゃ、あんまり合わなそうだもんね。こう、スローテンポでツッチャーカ、ツッチャーカとこられてもさ（笑）。ただ、僕はこの楽曲にどんな適性があるかなんて、まったく意識しないで作ったからなあ。でもまあ、オープニングの曲として選択するならちょっとテンポのある曲の方がいいよね。特にこういう速度を競う人たちにとっては。

ゲーム用に作った曲とは全然違うんだろうね

──ゲームに使われる曲がどんなイメージでできあがるのか、心配しませんでしたか？

JOE：あ、そういうのは全然なかったですね。

森重：あまりないね。音楽っていうのは、録音が終わったら、後は自分たちの手を離れて歩いていっちゃうもの。そこから先はもう自分たちの力ではどうにもできない部分ではあるし。ただ、どういう形であれ、自分たちが普段想定していないリスナーの人たちが聞く機会を設けられるわけでしょ。僕としてはそこのあたりは単純に面白いな。レースゲームをやってるリスナーはどんな反応を示すんだろうって。そういう未知の反応にはすごく興味ありますけど。

戸城：オープニング飛ばされなければね（笑）。

──ところで、今回のようなゲームミュージックに対するイメージって、なにかお持ちですか？

森重/JOE：僕ら２人はあまりやらないんで…。

戸城：雰囲気を出すっていう意味では、いいんじゃないかな。例えばダービースタリオンで馬が死んじゃった時の曲あるじゃないですか。やっぱりあれは、「ああ悲しい曲だな」って思わせるし。

森重：中には、まるっきりそのゲームのためだけに作られる音楽もあるわけですよね、当然。今回みたいに、まず曲ありきじゃなくて、まずゲームありき、みたいな。ゲームのイメージを広げるために、曲が作られる。そういうものとはやっぱり全然違うんでしょうね、きっと。

──戸城さんはゲームにお詳しいようですが、この『首都高バトル』というゲームはご存じでしたか？

戸城：ええ、知ってます知ってます。最初に出たときは、たしか、ネジコン対応じゃなかったんですよね。え〜と、違いましたっけ？

──プレイステーション版の首都高バトルRはネジコン対応ですね。

戸城：そうですよね、最初のヤツは違うんですよね…。俺ダメなんですよ、ネジコンとかハンドル系のコントローラじゃないと。なんてったって、セガサターン用とプレイステーション用のハンドル、両方持ってるぐらいだから。でも、これ以上増えても困るよなあ。でね、最初の『バトル』は、そういうわけで普通のコントローラーをうまく操作できないから、それでやらなかったんですよ。宣伝とか見て、実はちょっとだけ興味はあったんだけどね。

森重：ちょっとだけ？

JOE：ホントは持ってるでしょ。

一同：（笑）。

戸城：ちょっとお、なんでみんな笑ってんの？

森重：いや〜、ここにもハンドルがあるから、またこのゲーム用にコレクションが増えちゃうんだろうなあって（笑）。

戸城：へええ。ドリキャス版か。いいなあ…。

松尾：僕はこの前SONYさんの方からゲームをお借りしまして。プレイステーション版のものなんですけど。それをちょっとやったんで、けっこうテクニックも身につきましたよ。

――メンバーの方みなさんクルマはお持ちってことですが…良かったら、何に乗っているのか教えてくれます?
森重：西海岸あたりのアメリカ人が、リアスピーカーからズンダカズンダカ言わせながら走ってるでしょ。メッキホイールはいてるようなイメージの…そんなクルマかな。
松尾：僕はごく普通にジャガーっていうクルマです。

――イメージピッタリですね。
松尾/森重：そおお?（2人ともちょっと照れる）
JOE：僕のはロータスというクルマなんですけども。このゲーム、外車は登場しないのかなあ。
森重：最近は国産車もスゴイのが多いよね。ホンダのS2000だっけ？　あれなんてちっちゃいのに馬力はありそうだしね。
戸城：俺のは国産車だよ。RAV4っていう4駆。でも最近はあまり乗ってないですね。どっちかというと、チャリンコの方が多い。この前、盗まれちゃったんですけどね（笑）。
森重：品川駅だっけ？　探しに行きなよ（笑）。

――首都高を走る機会ってありますか?
森重：普通に移動する目的になら、ね。
JOE：間違ってもバトルはしないよ。
松尾：このゲームって渋滞がないでしょ。こんなに空いているときに走りたいもんですね。
森重：収録帰りに結構遅くなったときとか、すごいスピードで走り抜けている人たちは見かけたことはあるよ。フルスモークのキャデラックとかが、テスタロッサをあおってるの。すごいよね、あれ。
JOE：僕も結構怖い目に遭いましたね。以前、ロータスの仲間で、土曜日の夜に集まって走ったことあるんですけど。その時に来ましたよ、国産のものすごいクルマが。仲間の1台1台にからんでくるんで、まいっちゃった。ま、こっちが相手にしなかったら、「ブオオオオ」ってスゴイ音を出して行っちゃったけど（笑）。でも、ああいう国産車もいいですよね。新しいタイプのスカイラインGT-Rとか。

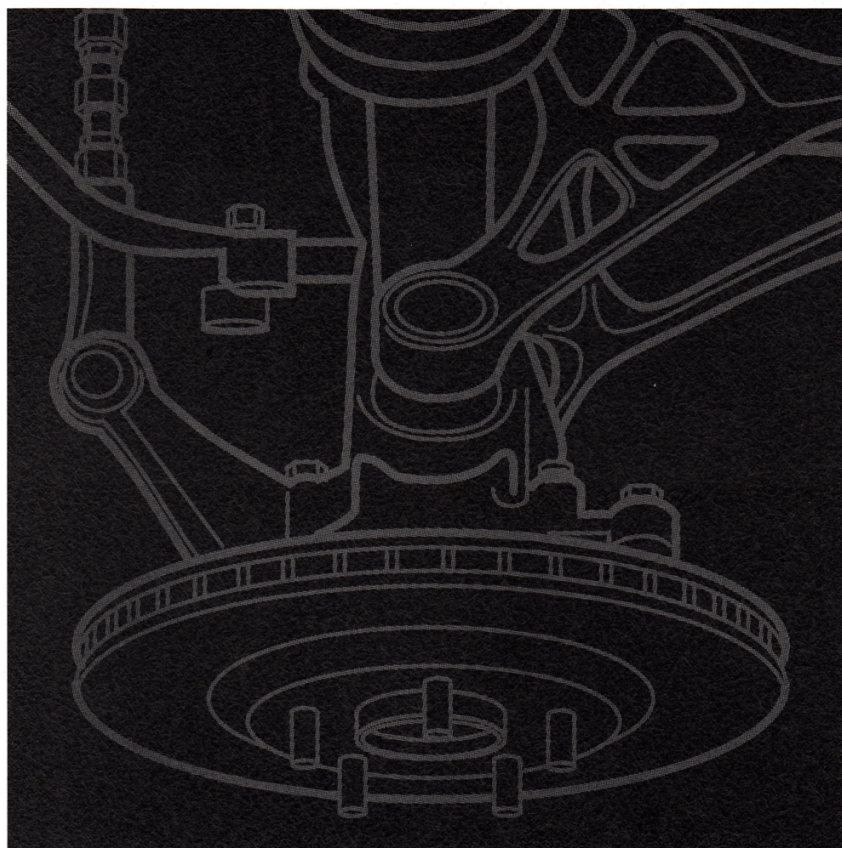
模索しながらも精力的に活動していきたい

――新生ZIGGYとして活動再開してまだ間もないんですけども、今後の活動予定を聞かせてください。
JOE：今は模索中なんですよ。これまでも活動はしてたわけですけども、本格的じゃないっていうか。割と充電しながらって感じでやってたんで。今年は精力的に活動していきたいなと、思ってます。
森重：そうそう、精力的に活動（笑）。
戸城：おれはやだな～（笑）。

――最後にZIGGYさんのファンと、『首都高バトル』をプレイするユーザーの皆さんに一言お願いします。
戸城：このゲームは、ハンドルを買ってから遊びましょう（笑）。
JOE：ついでに、ZIGGYのCDも（笑）。
松尾：どうやってもエンディングの曲が聞けないっていう人は、ハンドルとZIGGYのCDが必携ってことだね（爆笑）。
森重：うーん。ZIGGYのファンで、かつこのゲームをプレイしてくれるっていう奇特な方もいるんだよね。曲を聞くためにはエンディングを見ないとダメなのか…。頑張ってクリアして、エンディングの「この空の下のどこかに」も聞いてね、ということで。僕には一生聞けないと思います（笑）。

――編集部では何度も聞かせてもらいました（笑）。

俺たちの「首都高バトル」レビュー

森重：とにかく難しい！　ゲームをやらない僕にとっては厳しいよ。でも見た目はすごくキレイですね。
松尾：全然VSモードで勝てないなあ。もう少しやり込んで、テクニックを磨いてきます。
JOE：難しいね。でも本物のクルマに乗っているみたい。スピード感はすごいよ。
戸城：コントローラがポイントだね。ハンドルの方が絶対にやりやすいよ。ツアーの合間にやりたいぐらい。

Data Analysis
データ解析編

テクニックを身につけたからといって、
バトルに確実に勝利できるとは限らない。
まずは自分のクルマのスペックと
ライバルの性格を熟知することだ。
そんな勝利に貪欲なドライバーたちに
各種パーツデータとライバル紹介を贈る。

PARTS DATA
パーツデータ

車をより速く、より扱いやすくするパーツの数々

どんな車も、あらゆるパーツの集合によって成り立っている。しかし、購入したばかりの車はどれもノーマル。まずはライバルたちとのバトルに勝利してCPを稼ぎ、車をより速く走られるようにパワーアップしていこう。

強敵とのバトルに欠かせないマシンパワーアップ

このゲームでパーツチェンジが可能な部位は、エンジン、足回りを始めとする全8カ所。どのパーツも車をより速く、扱いやすい車にするためには欠かせない重要なファクターだ。しかし、ステージが高いものになっていけば、当然のことながら値段は高価になってくる。特にゲーム序盤では、手持ちのCPを考えると、どのパーツから手をつけていけばいいか悩むところだ。しかも、1度ステージアップしたパーツは、前のランクに戻すことができないので慎重に選択しなくてはならない。まずはここでデータを熟知してからステージアップをしてほしい。

エンジン

車種	STAGE 1			STAGE 2			STAGE 3			STAGE 4		
	パワー	トルク	価格	パワー	トルク	価格	パワー	トルク	価格	パワー	トルク	価格
AE86L	160/7000	16.5/5500	2000	195/7000	20.0/7000	4000	231/7000	23.6/7000	7000	266/7000	27.2/7000	11000
AE86T	160/7000	16.5/5500	2000	195/7000	20.0/7000	4000	231/7000	23.6/7000	7000	266/7000	27.2/7000	11000
SW20	283/6500	33.6/6000	3000	313/6500	37.2/6000	7000	342/6000	40.8/6000	12000	372/6000	44.4/6000	18000
JZA80	331/5500	47.0/3500	4000	377/5500	49.0/5500	10000	423/5500	55.0/5500	17000	469/5500	61.0/5500	25000
XE10	238/7000	24.3/7000	3000	276/7500	27.1/7000	7000	318/7500	30.3/7500	12000	360/7500	34.3/7500	18000
JZX100	313/6000	42.0/5000	3000	337/5500	46.8/5000	7000	368/5500	51.6/5000	12000	398/5500	56.4/5000	18000
S13	234/6000	28.4/4500	3000	264/6000	31.5/6000	7000	294/6000	35.1/6000	12000	325/6000	38.7/6000	18000
S14	249/6000	30.3/5500	3000	279/6000	33.3/6000	7000	309/6000	36.9/6000	12000	340/6000	40.5/6000	18000
S15	264/7000	30.8/6000	4000	290/6000	34.6/6000	10000	322/6000	38.4/6000	17000	354/6000	42.2/6000	25000
RPS13	234/6000	28.4/4500	3000	264/6000	31.5/6000	7000	294/6000	35.1/6000	12000	325/6000	38.7/6000	18000
R32	324/6500	37.0/5500	5000	375/6500	41.3/6500	12000	426/6500	46.9/6500	20000	477/6500	52.5/6500	29000
R33	333/6500	37.7/4500	6000	384/6500	42.2/6500	13000	434/6500	47.8/6500	21000	485/6500	53.4/6500	30000
R34	348/6500	40.2/4500	6000	414/6500	45.5/6500	13000	479/6500	52.7/6500	21000	545/6500	59.9/6500	30000
Z32	320/6000	41.5/5500	4000	362/5500	47.1/5500	10000	405/5500	52.7/5500	17000	448/5500	58.3/5500	25000
Y33C	284/5500	40.2/5000	3000	317/5000	45.4/5000	7000	354/5000	50.6/5000	12000	390/5000	55.8/5000	18000
Y33G	284/5500	40.2/5000	3000	317/5000	45.4/5000	7000	354/5000	50.6/5000	12000	390/5000	55.8/5000	18000
EK9	207/8000	18.5/8000	2500	234/8000	20.9/8000	5500	260/8000	23.3/8000	9500	287/8000	25.7/8000	14500
DC2	225/8000	20.5/7500	2500	251/8000	22.5/7500	5500	278/8000	24.9/8000	9500	305/8000	27.3/8000	14500
NA2	317/7000	33.5/6500	5000	360/7000	37.1/6500	12000	403/7000	41.2/7000	20000	446/7000	45.6/7000	29000
CE9A	305/6500	36.1/6000	3000	343/6000	40.9/6000	7000	383/6000	45.7/6000	12000	424/6000	50.5/6000	18000
CP9A	325/6000	39.8/5500	4000	366/6000	43.8/5500	10000	406/6000	48.4/6000	17000	446/6000	53.2/6000	25000
FC	241/6500	31.1/5000	3000	275/5500	35.7/5500	7000	312/5500	40.5/5500	12000	349/5500	45.3/5500	18000
FD	316/7000	33.8/6500	4000	363/7000	37.4/6500	10000	410/7000	41.9/7000	17000	457/7000	46.7/7000	25000
GC8	330/6500	37.0/5500	4000	374/6500	41.1/6500	10000	417/6500	45.9/6500	17000	461/6500	50.7/6500	25000
AP1	268/8000	25.2/7500	4000	279/8000	26.2/7500	10000	302/8000	27.0/8000	17000	324/8000	29.0/8000	25000

エンジン

加速・トップスピードをアップするチューニングの要

エンジン性能は、同じステージであっても車種によって大きく異なる。簡単にいえば、パワーの数値の左3桁が大きい方が平地でのスピードがあり、トルクの左側の数値が高い方が、坂道など抵抗のある場所でパワーを発揮する。これらのことを頭に入れた上で、下の表を参考にしてほしい。

シャシー

車重の軽量化を図って最高速アップ

シャシーのステージアップには、剛性をアップする効果があるほか、車重の軽量化を図る目的もある。なお、各車と各ステージによる軽量化の関係は、以下にある表を見てもらえばわかるだろう。ただし、どの車種であっても軽量化率は変わらないので、ステージアップのタイミングとしては後回しにしても問題はない。

駆動系

エンジンからの動力を伝える伝達機関

ステージ2でクロスミッション、ステージ3でファイナルギアのセッティングを行えるようになる。そのためセッティングが可能になるステージ3までは、早い段階でステージアップさせておきたい。なお、ステージ4へのステージアップは、大きな変化がみられないので無理に上げる必要はない。

足回り

車の挙動に影響を与えるパーツ

車のコーナリング、挙動を制御するための部位。ステージは全車4ステージまであり、ステージ2でブレーキバランス、ステージ3で車高調整、バネレート、減衰力がそれぞれセッティングできるようになる。エンジンとのバランスを保ちながら、早めにステージ3までアップしておくといいだろう。

			シャシー							
STAGE 5			STAGE 1		STAGE 2		STAGE 3		STAGE 4	
パワー	トルク	価格	重量	価格	重量	価格	重量	価格	重量	価格
301/7000	30.8/7000	16000	-25	1000	-50	5000	-75	10000	-100	16000
301/7000	30.8/7000	16000	-25	1000	-50	5000	-75	10000	-100	16000
403/6000	48.0/6000	25000	-25	2000	-50	7000	-75	13000	-100	20000
515/5500	67.0/5500	34000	-25	3000	-50	9000	-75	16000	-100	24000
402/7500	38.3/7500	25000	-25	2000	-50	7000	-75	13000	-100	20000
429/5500	61.2/5000	25000	-25	2000	-50	7000	-75	13000	-100	20000
355/6000	42.3/6000	25000	-25	2000	-50	7000	-75	13000	-100	20000
370/6000	44.1/6000	25000	-25	2000	-50	7000	-75	13000	-100	20000
386/6000	46.0/6000	34000	-25	3000	-50	9000	-75	16000	-100	24000
355/6000	42.3/6000	25000	-25	2000	-50	7000	-75	13000	-100	20000
528/6500	58.1/6500	39000	-25	4000	-50	11000	-75	19000	-100	28000
536/6500	59.0/6500	40000	-25	5000	-50	12000	-75	20000	-100	29000
610/6500	67.1/6500	40000	-25	5000	-50	12000	-75	20000	-100	29000
492/5500	63.9/5500	34000	--25	3000	-50	9000	-75	16000	-100	24000
426/5000	61.0/5000	25000	-25	2000	-50	7000	-75	13000	-100	20000
426/5000	61.0/5000	25000	-25	2000	-50	7000	-75	13000	-100	20000
314/8000	28.1/8000	20500	-25	1500	-50	6000	-75	11500	-100	18000
332/8000	29.7/8000	20500	-25	1500	-50	6000	-75	11500	-100	18000
489/7000	50.0/7000	39000	-25	4000	-50	11000	-75	19000	-100	28000
464/6000	55.3/6000	25000	-25	2000	-50	7000	-75	13000	-100	20000
487/6000	58.0/6000	34000	-25	3000	-50	9000	-75	16000	-100	24000
386/5500	50.1/5500	25000	-25	2000	-50	7000	-75	13000	-100	20000
504/7000	51.5/7000	34000	--25	3000	-50	9000	-75	16000	-100	24000
505/6500	55.5/6500	34000	-25	3000	-50	9000	-75	16000	-100	24000
380/8000	34.0/8000	34000	-25	3000	-50	9000	-75	16000	-100	24000

こだわりのパーツチェンジ

以下の4項目は車の外観を変えるものだが、走り屋にとっては欠かせないもの。好みに合わせてチェンジしよう。

ホイール

1500～9000CP

TYPE1～9の中からホイールのチェンジを行う。エアロパーツとの組み合わせを考えて選択するといい。

マフラー 1500～5000CP

TYPE1～7の中からマフラーのチェンジを行う。多少ではあるがエンジンのふけ上がりが良くなる。

エアロチェンジ

8項目に渡るエアロパーツをチェンジすることができる。中にはGRILLのパーツがない車や、エアロパーツ全てがチェンジできない車もある。

F.BUMPER	600CP
GRILL	400CP
LIGHT	300CP
BONNET	1500CP
MIRROR	300CP
SIDE SKIRT	800CP
R.BUMPER	700CP
R.SPOILER	1000CP

カラーチェンジ 1000CP

RED、GREEN、BLUEの3つのバーを調節してオリジナルのカラー塗装ができる。

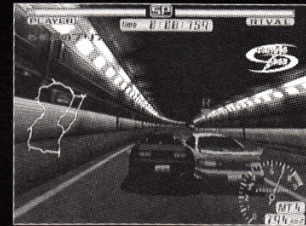
TEAM ANALYSIS

チーム紹介

強敵として立ちはだかる 141人のライバルたち

首都高を走るさまざまな走り屋たち。一見、バラバラのように見える彼らだが、実はそれぞれどこかのチームに所属しているのだ。そしてその頂点には彼らを束ねるリーダーがおり、所属メンバー全員を倒すと登場してくる。

各リーダーによって統率される20のチーム

首都高でバトルを繰り広げるライバルたちは、それぞれ全20チームのいずれかに所属している。彼らは呼称とされている「通り名」で呼ばれており、性格がそのままドライビングに現れているのだ。また、その各チームには、メンバーを統率するリーダーが存在。以下のチームデータで頭にLが付いているのがリーダーなので覚えておこう。

首都高ライバルチーム

ROLLING GUY

チーム全員がTYPE-86シリーズを使用。ストレート、コーナー共に遅いので、手始めにはちょうどいい相手だろう。

ローリング野郎1号

ローリング野郎2号

ローリング野郎3号

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
L ローリング野郎1号	小早川　悟	AE86L	12	STAGE3	STAGE2	—	○
主にサーキットを攻めている。その走りの過激さは首都高というステージでも不変だ。							
ローリング野郎2号	小早川　哲	AE86T	15	STAGE0	STAGE0	—	○
86らしからぬ堅実なグリップ走行を好む。兄がチームリーダーを務めている。							
ローリング野郎3号	今井　勉	AE86T	15	STAGE0	STAGE0	—	—
派手な走りを好み、コーナー出口でライバルを差すのが好き。							
ローリング野郎4号	三宅　晴彦	AE86L	15	STAGE0	STAGE0	—	○
埠頭でのドリフトで腕を磨いていたが首都高では生かしきれていない							

SS LIMITED

全員4ドアのスーパーセダンで構成。スピードそのものは平均して遅いが、ブロックを基本にした堅実な走りをしてくる。

元祖一番星

本家一番星

首都高の赤い閃光

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
L 元祖一番星	高橋　京	JZX100	12	STAGE3	STAGE1	○	—
首都高最速を目指している。無理な割り込みをしない綺麗な走り方をする。							
ヘブンズ4ドア	木村　純一	XE10	14	STAGE2	STAGE2	○	○
4ドアにこだわる。スピードの向こう側をのぞこうと今日も走り続ける。							
ブラックレイン	杉山　三平	Y33C	14	STAGE2	STAGE1	○	○
走りそのものより威圧的な外観で誰も勝負してくれない。							
首都高の赤い閃光	江口　高広	Y33G	14	STAGE2	STAGE1	○	○
チェーン貧乏とは彼のためにある言葉。腕は一向に上がらないようだ。							
スポーツカー殺し	嶋本　明	Y33G	14	STAGE2	STAGE1	○	○
昔、強引な割り込みをされ事故を起こして以来、スポーツカーに敵対心を持っている。							
本家一番星	山田　寅吉	Y33C	14	STAGE2	STAGE1	○	○
チームリーダーである高橋とは昔からの腐れ縁。この場所とスピードを誰よりも愛している。							

ELEGANT WILD

一貫性はないものの、基本性能の高い車が目立つ。コーナーが苦手なドライバーが多いので、そこを狙っていくといいだろう。

300マイルの赤いルビー

ホワイトレボリューション

ホストマンハット

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
300マイルの赤いルビー	松山　弓子	SW20	11	STAGE2	STAGE2	—	—
プライベートチューナーでもある。サーキットに通う勝気なレーサー。							
ディープ・グリーン	錦　利隆	S13	13	STAGE2	STAGE0	—	○
中古車セールスマン。車に詳しく、走りのみでチューン内容を当ててしまう。							
ホワイトレボリューション	金　寿彦	JZA80	13	STAGE2	STAGE0	—	○
速さより美しい走りを追求する。勝ち方に関してもカッコよく勝たねば納得しない。							
ホストマンハット	水無月　肇	NA1	13	STAGE1	STAGE0	—	○
自称、新宿のホストクラブのNO.2。車の操り方はそれほどでもない。							
ブラックシンデレラ	佐藤　みゆき	RPS13	13	STAGE2	STAGE0	—	○
サーキットも走る、ファッションモデル。首都高にも華やかにデビューした。							
アンフィニ・イエロー	松田　勘五郎	FC	13	STAGE2	STAGE2	—	—
車は黄色と決めて20年以上。首都高歴は長いが、体力の限界か？							

Diamond-Image

メンバーには飛び抜けて早い車はいないものの、リーダーのAE86Tはエンジンステージがマックスなのであなどれない。

イナズマシフトの拓也

春巻きイツキ

環状のエアブレード

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
イナズマシフトの拓也	萩原　拓也	AE86T	10	STAGE4	STAGE2	○	—
峠で鍛えたテクで首都高を攻める！　車の方も特別なチェーンが施されている。							
ローン・ウルフ	石井　学	AE86L	12	STAGE3	STAGE2	—	○
車のチューニングのために借金生活を送る大学生。カード破産までアト一歩！							
春巻きイツキ	大内　一樹	SW20	12	STAGE1	STAGE0	—	—
コーナーリングGを感じるのが何より好き。パワーに頼らずコーナーで勝負！							
銀色の弾丸	門松　淳一	RPS13	12	STAGE1	STAGE0	—	—
天性のリズム感のよさで運転する彼の車は、まるで踊っているかのように見える。							
環状のエアブレード	中西　大樹	DC2	12	STAGE1	STAGE0	—	○
船舶機器メーカーでアルバイトをしている。彼の車にはレーダーがついている！							
イエローエンジェル	中西　飛鳥	EK9	12	STAGE1	STAGE0	○	○
カメラサークル所属の女子大生。ドリフトの写真を撮っているうちに走りに目覚めた。							

TWISTER

TYPE-FCとFDで構成されたチーム。その名の通り、コーナーで激しい動きをするのでほんろうされないように注意が必要だ。

灼熱の蜃気楼

ブルーライター

花月男爵

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
灼熱の蜃気楼	葛西　和雄	FD	9	STAGE2	STAGE1	—	—
圧倒的な実力を持ち、キャリアも充分。悪魔を味方につけたような走りをする。							
スマイル0円	酒入　康之	FC	11	STAGE2	STAGE0	—	—
関西地区では少しは名の知れた走り屋。1年ほど前から関東地区に移り住んできた。							
SWEET BLUES	川本　鈴奈	FC	11	STAGE2	STAGE0	—	—
天性の勘の良さで車を縫うように走らせるが、経験不足のため走りは粗い。							
ブルーライター	持田　忠志	FC	11	STAGE2	STAGE0	○	—
さほど速くはないが、負けず嫌いで勝ち負けには非常にこだわる。							
シューティングスター	牧原　大介	FD	11	STAGE1	STAGE0	—	—
チームの先輩に誘われ、首都高を走るようになった。そこそこの腕を持っている。							
花月男爵	花月　長英	FD	11	STAGE1	STAGE0	—	—
金持ちの御曹司らしい。車にはお金がかかっているが、腕はたいしたことはない。							

MAX RACING

４ドアの大型セダンで統一された、８人編成のチーム。やはりセダン系だけあってコーナリングが最大の弱点といえる。

ブラッディ・ローズ

高速のホワイトブレード

ゴールデン・ビースト

高速のブルーサンダー

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅
ブラッディー・ローズ	阿修羅　面彦	JZX100	11	STAGE3	STAGE1	○	—
普段は温厚だが、車に乗ると凶悪無比なドライビングをする。							
ゴールデン・ビースト	小泉　昌樹	JZX100	13	STAGE1	STAGE0	—	○
ひたすらパワーを求め、ストレートの速さに命を賭けている。							
クレージー・フーリガン	飯山　大輔	Y33C	13	STAGE2	STAGE2	—	—
とことんまで軽量化したため、大きな車体を感じさせない軽快な走りを見せる。							
青影	和田　貴樹	XE10	13	STAGE2	STAGE2	—	○
「FREE WAY」にいる弟に影響され、この世界へ。陽気な性格とは正反対に、静かな走りを好む。							
死の黒豹	田中　正輝	XE10	13	STAGE3	STAGE1	—	○
横浜周辺でゼロヨンをしていたが首都高に転向した。セッティングに戸惑いを感じている。							
高速のブルーサンダー	高岡　正典	Y33G	13	STAGE3	STAGE2	—	○
ビックセダンならではの、迫力ある走りを見せるが、パワーに足が負けている。							
高速のホワイトブレード	菅野　竜太	Y33G	13	STAGE2	STAGE2	○	—
「大は小をかねる」をモットーに、あえて重い車で首都高を攻める。							
高速のブラッドレイン	宮下　明宏	Y33G	13	STAGE2	STAGE2	○	○
いつでもバトルO.K！ビックセダンでスポーツカーを倒すことを生きがいとしている。							

FINE DRIVE

TYPE-S13、14がメインのチーム。メンバーのレベルはさほどでもないが、リーダーのS-15は手強い相手だ。

紅い流星

地獄のドリフター

下北沢2000cc

ファンキーモンキー

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
紅い流星	池谷　悠一	S15	10	STAGE2	STAGE2	—	—
マシンコントロールには定評がある。将来プロのレーサーになろうと考えている。							
シルベスタ	渡辺　陽一	S13	12	STAGE1	STAGE0	—	—
最近ライバルに恵まれず意気消沈気味。熱くなれる相手を求め今日も走る。							
地獄のドリフター	鈴木　敏光	S13	12	STAGE1	STAGE0	—	—
峠を走っていたが数年前からココで走っている。ドリフトコントロールは天下一品。							
下北沢2000cc	星野　さとし	S13	12	STAGE1	STAGE0	—	○
S13、一筋！これで３台目という入れ込みようは、既にマニアの域だ！							
ドリフト・ベビー	内村　克典	S14	12	STAGE1	STAGE0	—	○
自称2000cc最強男。普段は無口だが車のこととなると熱くなる。							
ファンキーモンキー	吉田　昭紀	S14	12	STAGE1	STAGE0	○	—
FR以外は車と認めず、ここ１年ほどは負け知らずと豪語している。							
天然ソルジャー	西野　貴志	S14	12	STAGE1	STAGE0	—	○
あまり走りには興味がなかったが、徐々にその楽しさに惹かれ始めている。							
ファイヤー・バード	黒沢　敏伸	S14	12	STAGE1	STAGE0	—	—
控えめに首都高を攻める。しかし、潜在能力は侮れない。							

CURVING EDGE

TYPE-DC2、EK9の混合チーム。たいていの車がノーマル仕様なので、ストレートでも離される心配はほとんどない。

首都高のプリンス

灼熱の宏治

プロフェッサー・タカ

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
首都高のプリンス	藤間　孝昭	DC2	12	STAGE2	STAGE1	—	—
とにかく金持ち。チューンにいくら注ぎ込んだか本人もわかっていない。							
灼熱の宏治	日比野　宏治	EK9	15	STAGE0	STAGE0	—	—
タイヤのスライドを最小に抑える。コーナーリングをモットーに今日も走る。							
25時の疾風	渡　聡一郎	DC2	15	STAGE0	STAGE0	—	○
ふらっと現れ、いつの間にか消えている。彼の走りを見た者は数少ない。							
プロフェッサー・タカ	海内　貴亜紀	EK9	15	STAGE0	STAGE0	—	○
病と戦う学者レーサー。走りの理論はチームでも一目置かれている。							
サンダーフレアー	渡辺　典子	DC2	15	STAGE0	STAGE0	—	○
車にお金をかけてはみたが、ノーマルより遅くなり悔し涙を流しながら走る毎日。							

R.GANG

TYPE-AE86シリーズで編成された大チーム。ほとんどがドリフトを基本にした走りなので、コーナリングは比較的速い。

戦慄のドリフトダンサー

黒い蜃気楼

地獄のバーテンダー

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
戦慄のドリフトダンサー	川上　俊樹	AE86L	6	STAGE4	STAGE3	○	—
ターボチューンの「86」で手応えのあるバトルの相手を随時募集中！							
ストリートダンサー	滝沢　修一	AE86L	8	STAGE3	STAGE3	—	—
峠での勝率は八割以上だったが、ココでの勝率は三割五分！？							
地獄のバーテンダー	黒井　忠志	AE86L	9	STAGE3	STAGE3	—	—
ドリフトが得意なバーテンダー。まるで車をシェイカーのように操る！							
スピードの教授	本上　則鷹	AE86L	8	STAGE3	STAGE3	○	—
走りについて理論的に考えている。普段は物静かだが、キレると怖い！							
風のインパラ	原田　剛	AE86T	9	STAGE3	STAGE3	—	—
アクセルを緩めることを知らない無謀な走り屋。過去何回かクラッシュしている。							
黒い蜃気楼	二階堂　和夫	AE86T	8	STAGE3	STAGE3	—	—
経済走行命！！　5000回転以上は回さないらしい。							
レインドロップ	中西　翔	AE86T	9	STAGE3	STAGE3	—	—
走り屋の兄に憧れこの世界に入った。あえて他チームに入り走りの腕を磨く。							

TOP LEVEL

女性ドライバーが多い、TYPE-CE9AとCP9Eばかりのチーム。総合的にステージが高いので、常にリードを奪っておきたい。

ターマック鈴木

ミッドナイトスルー

伝説の作業員

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
ターマック鈴木	鈴木　健二	CE9A	7	STAGE4	STAGE3	—	—
4WDを操らせたら右に出るものはいない。元ラリーストという噂もある。							
幻の美少女	若林　麻紀	CE9A	9	STAGE3	STAGE3	—	—
彼氏の車をこっそり借りて夜な夜な首都高を攻める元気な短大生。							
悲劇の紅い涙	本木　聖子	CE9A	9	STAGE3	STAGE3	—	—
恋人を事故で失う。彼が何を求めていたのか。答えを求めて走り続けている。							
伝説の作業員	薪稔　富雄	CP9A	9	STAGE2	STAGE2	○	○
どんな状況下でも、ラップタイムは変わらない。すり抜けを得意としている。							
ミッドナイトスルー	中島　友子	CP9A	9	STAGE2	STAGE2	—	—
北国出身で涙もろい。腕はあるが、最後の詰めの甘さは性格か…。							
軍師紅	河村　誠	CP9A	9	STAGE2	STAGE1	—	○
ラリーではそこそこの成績を残した。今度は首都高の走り屋達に勝負を挑む！							

ANOTHER STAR

TYPE-GC8のみで統一。距離を離してリードを奪うと、猛追してくる傾向が全体的に強いので注意したい。

ブルースピード

シルバースピード

バトルスクラッチ

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
ブルースピード	小幡　尚人	GC8	6	STAGE3	STAGE2	—	—
路上の空き缶を狙ってドリフトを決める芸当を持つ天才ドライバー。							
シルバースピード	上原　洋子	GC8	8	STAGE2	STAGE2	—	—
リーダーに憧れチームに参入。目下ドリフトを修得中。							
カミソリの三浦	三浦　宏治	GC8	8	STAGE2	STAGE2	○	—
ジムカーナで鍛えた腕はだてじゃない！　斬れるコーナーを見せてくれる。							
レッドシャウト	高橋　美津枝	GC8	8	STAGE2	STAGE2	—	—
バトルになるとキレた走りをする。シンガーを目指しているアーティスト肌の女の子。							
バトルスクラッチ	藤池　豪	GC8	8	STAGE2	STAGE2	—	—
速さを求めるDJ稼業！　超速い音楽を聴かないとスピードが出せない。							

TOKIO JUNGLE

全体的にストレートでのスピードが高く、隙が少ない。コーナリングで強引に抜いていくぐらいの気持ちで攻めるといい。

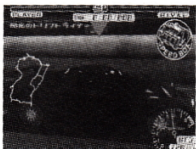
イオ

漆黒の熱い風

ソルティドック

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
イオ	井尾那　満	FC	7	STAGE3	STAGE2	—	—
某ショップの専属レーサー。コンパクトな車を好むドリフトフリーク							
MJ6feet6	馬場　篤史	EK9	9	STAGE4	STAGE3	○	—
元実業団のバスケット選手。クイックに車を縫って走るのが得意。							
漆黒の熱い風	本多　恭司	DC2	9	STAGE4	STAGE3	—	—
最近走りに目覚め、ひたすらに首都高だけを攻めている。							
白狐	流川　利樹	RPS13	9	STAGE4	STAGE3	—	—
運転技術はあるが、詰めが甘く、土壇場での思いきりが悪い。							
ソルティドッグ	水島　勝秋	FC	9	STAGE2	STAGE2	—	—
デビューが遅いのでまだまだ甘いが、たまに締まった走りを見せる。							
スライド・フリーク	東　憲明	FC	9	STAGE2	STAGE2	—	—
最近、東京に引っ越してきたので、まだ首都高は苦手らしい。							
走るブルーウェイブ	高江　幸次	RPS13	9	STAGE4	STAGE3	—	—
車にお金をかけているが、外観や内装にしかこだわりを持っていない。							

SPEED BOX

TYPE-NA2を基本にしたチーム。リーダーを含め、エンジンステージが3以上ある車はなかなか手強い相手だ。

刻の星雲

閃光のドリフトライナー

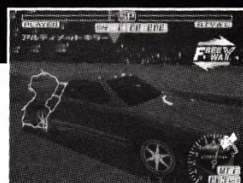
ストリートの戦闘機

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
刻の星雲	青島　時男	NA2	5	STAGE3	STAGE3	—	—
某車会社のエンジニアだけあって、細かいセッティングまでこだわっている。							
閃光のドリフトライナー	伊藤　誠	NA2	7	STAGE2	STAGE2	—	—
走りを止めたいのだがスピードに魅せられ走らずにはいられない哀しき男。							
バーニング・ライダー	武田　増夫	NA2	7	STAGE2	STAGE2	—	—
最近、2輪から4輪に転向し首都高のトップの座を狙う！							
マックス荒木	荒木　大樹	NA2	7	STAGE2	STAGE2	—	—
某プロ野球チームのエースピッチャーだが、夜な夜な走り回っている。							
キリングマシーン	北方　秀平	NA2	7	STAGE2	STAGE2	—	—
どんなに危険な状況でも、眉ひとつ動かさず正確に運転する。まるで機械のような男。							
ストリートの戦闘機	長野　殺	NA2	7	STAGE3	STAGE3	○	—
普段の昼の姿は、バリバリ働く営業マン。深夜はココを攻める走り屋になる。							

FREE WAY

ほとんどの車をTYPE-Rシリーズで固めた、9人から成る大チーム。マックスまでチューンしておかないと苦戦を強いられる。

碧い彗星

沈黙のリバイバー

アルティメットキラー

ハイウェイ・ボンバー

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
碧い彗星	小山　晴彦	R34	6	STAGE4	STAGE3	—	—
最高速なら首都高No.1ではないだろうか？　車はかなりチューンされている。							
アクセル・ジャンキー	福井　章弘	R32	8	STAGE3	STAGE2	—	—
某自動車用品店勤務の車好き。急発進・急ブレーキの多い危険人物！							
ハイウエイ・ボンバー	和田　結城	R32	8	STAGE2	STAGE1	—	—
首都高を走るために、ローンで苦しんでいる。「MAX RACING」の貴樹の弟。							
クリスタル・ナイツ	三木本　高次	R32	8	STAGE2	STAGE1	—	—
首都高に通い詰める毎日。天性のセンスで首都高のチャンプを目指す。							
アルティメットキラー	飛山　一郎	R32	8	STAGE2	STAGE1	○	—
危険な幅寄せ、強引な割り込み。マナーの悪さで皆に嫌がられている。							
沈黙のリバイバー	木林　哲朗	R33	8	STAGE2	STAGE1	—	—
一度は首都高を降りたのだが、走りを忘れられなくて3年ぶりにここに戻ってきた。							
環状線の悪夢	原田　邦広	R33	8	STAGE2	STAGE1	—	—
しばらくは首都高を降りサーキットで腕を磨いていた。再デビューで闘士満々。							
シルバーフォックス	山田　明	R33	8	STAGE2	STAGE1	—	—
走るその姿はさながら狐が踊ってるかの様に見えるという。							
オレンジ・ヘッド	志井　宇津	Z32	8	STAGE4	STAGE3	—	—
派手な外見に似合わず？戦略的な走りをモットーとする男。							

WIND STAR

各ドライバーの車種はバラバラだが全体的にミスの少ない走りをしてくるので、ミスをするとなかなか追いつけない。

狼の鎮魂歌

ブラック・マジシャン

環状の暴走機関車

蒼い巨星

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
狼の鎮魂歌	鬼塚　清史	JZA80	4	STAGE4	STAGE3	○	—
過去、走り屋の仲間を事故で失う。その男の意思を継ぐかのごとく走り抜けている。							
Rマジック	玉川　勇	GF8	6	STAGE3	STAGE2	—	—
女にモテようと車に乗り始めたが、今では車が彼女というほど車にのめり込んでしまった。							
ブラック・マジシャン	東山　晃久	SW20	6	STAGE3	STAGE2	—	—
道路に吸い付いているような走りで首都高最速を狙っている。							
ダイヤモンド・ダスト	相川　俊樹	S14	5	STAGE3	STAGE2	—	—
彼のロック好きは、派手にコーナーを攻める。走りからもうかがえる。							
環状の暴走機関車	長瀬　明	CP9A	6	STAGE3	STAGE2	○	—
兄を失って以来、とり憑かれたかのように兄の車でひたすら走る。							
イエローフレア	定岡　一平	S15	6	STAGE3	STAGE2	—	—
首都高のリズムを良く知っているので切れのいい走りをする。							
駿足のワルキューレ	上村　夏美	FC	6	STAGE3	STAGE2	—	—
いったん始めると、とことんまでやらなきゃ気が済まない性格。							
クイーン	春香　奈緒	RPS13	5	STAGE3	STAGE2	—	—
サーキットでも速い女性レーサー。今ではココで走る方が主となっている。							
蒼い巨星	中田　哲郎	CE9A	6	STAGE3	STAGE2	—	—
燃える様な情熱と努力で、首都高の仲間内から一目置かれるようになった。							

TR RACING

車種を統一しない6人編成のチーム。ステージアップは全員マックスではないが、総合的なレベルはかなり高め。

止められない黒龍の夢

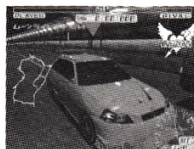
180マスター

レブリミット破りのシンジ

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
止められない黒竜の夢	古木 竜太郎	R33	5	STAGE3	STAGE3	—	—
何も見えない社会に絶望。単純な掟が全てであるココでしか生きていけない。							
ラブリー♪りな	川原 理奈	RPS13	7	STAGE3	STAGE3	—	—
峠で走っていた元気な女の子！　最近、首都高に進出してきた。							
180マスター	久保田 淳一	RPS13	7	STAGE3	STAGE3	—	—
昔から走り屋をやっている古株。現在の車には7年乗っているこだわりよう。							
レブリミット破りのシンジ	大竹 伸司	R33	7	STAGE3	STAGE3	—	—
もともとはゼロヨンをやっていた。首都高にステージを移しトップを狙う！							
ストリートクイーン	栗林 優美	Z32	7	STAGE3	STAGE3	—	—
目立ちたがり屋の性格。派手な車と走りで皆の視線を釘付けにする。							
ダンシング・チェイサー	石井 拓	JZX100	7	STAGE3	STAGE3	—	—
横浜在住で「3京」をカッ飛んでいたが最近、首都高を攻めるようになった。							

CUPID ARROWS

女性ドライバーのみで結成されたチーム。しかし全体のレベルは非常に高いため、なめてかかると痛い目に会ってしまう。

ソニック・ランナー

ムーンライトチャイルド

カウボウイ・ガール

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
ソニック・ランナー	吉澤 麻由美	AP1	4	STAGE4	STAGE3	—	—
茶髪だがヤンキーではないと本人は言っている。愛車で今日もココを攻める。							
眩惑の白き妖精	小泉 翔子	DC2	6	STAGE4	STAGE3	—	—
運転歴12ヶ月だが、運転技術はかなりのもの。軽やかに首都高を攻める！							
ムーンライトチャイルド	藤崎 公子	EK9	6	STAGE4	STAGE3	—	—
普段はおとなしいが、月明かりが輝きだす頃突然現れ、無邪気に首都高を攻める。							
カウボウイ・ガール	北山 麗奈	EK9	5	STAGE4	STAGE3	○	—
女優を目指すショートカットの女の子。顔に似合わず思いきりのいい走りを披露する。							
シルバー・インパクト	東 亜希	EK9	6	STAGE4	STAGE3	—	—
チームの中では遅いほうだが、まとめ役としてがんばっている。グリップ走行が信条。							
246ハートブレイカー	武藤 崇子	EK9	5	STAGE4	STAGE3	—	—
失恋するたび車をぶっ飛ばし涙を拭うOL。意外にもテクニックは本物だ！							

RINGS

基本スペックの高い車が目立つチーム。そのため、ステージアップがマックスでなくても全体的にストレートの伸びがいい。

孤高のジャッカル

鮮烈のスライドテール

音速の白い悪魔

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
孤高のジャッカル	宮沢 剛	NA1	3	STAGE3	STAGE3	○	—
突然現れ、そのまま抜き去り追い付けない。人間なのか？と思うほど天才的な走りをする。							
鮮烈のスライドテール	岸 五郎	R32	5	STAGE3	STAGE3	—	—
元、ゼロヨントップレーサー。限界ぎりぎりの所でのコントロール技術は高い。							
流星の陽介	新居 陽介	R33	5	STAGE3	STAGE3	—	—
昔、最強レーサーと言われていた。走っただけで車のコンディションがわかるという。							
チューン屋のハマダ	浜田 悟史	FD	5	STAGE3	STAGE3	○	—
車両の整備からチューニングまで自分でやるという器用な走り屋。							
シルバーの天使	村上 洋子	Z32	5	STAGE3	STAGE3	○	—
女子大生である、わがままお嬢様。まわりを見ないアブナイ走りをする。							
音速の白い悪魔	飯島 高文	CE9A	5	STAGE3	STAGE3	○	—
チューニングから1度足を洗ったが走りが忘れられず、再びここに戻って来た。							

R.R

TYPE-FCとFDのみのチーム。兄がリーダーを務める空御寺兄弟の激しい猛追には、十分注意したい。

白銀の貴公子　暗黒メモリアル　アスファルトの囁き　盲目の怪鳥

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
白銀の貴公子	空御寺　敏彦	FC	4	STAGE4	STAGE3	──	──
空御寺財閥兄弟の長男。自分の走りに哲学を持つ、理論派の走り屋。							
コーナリング・アーティスト	空御寺　俊次	FD	5	STAGE3	STAGE2	──	──
空御寺財閥兄弟の次男。その天才的走りのセンスで皆を圧倒する。							
アスファルトの囁き	等々力　聖志	FC	5	STAGE3	STAGE2	──	──
自称ドリフトマスター。確かにドリフトだけは天下一品！							
HIROSHI	木村　博史	FC	5	STAGE3	STAGE2	──	──
ビジュアル系インディーズバンドのボーカル。そのリズムは走りにも生かされている。							
暗黒メモリアル	大神　咲人	FD	5	STAGE3	STAGE2	──	──
記憶喪失の元レーサー。記憶を取り戻すため走り続ける！！							
リスキー・キャット	相川　奈美江	FD	5	STAGE3	STAGE2	○	──
日によって波がある気分屋の走り屋。ノリノリの時はメッチャ速！							
盲目の怪鳥	永瀬　明	FD	5	STAGE3	STAGE2	──	──
大柄な体に似合わず、軽快なハンドルさばきで絶妙な車のコントロールをする！							
ハイスピード・スター	上村　龍一	FD	5	STAGE3	STAGE2	──	──
いわゆる職人気質の走り屋。納得いくまでは何時間でも走り続ける。							

SPEED MASTER

9人編成の大型チーム。このあたりまでくると、普通のメンバーであってもかなりのテクニックを持っている。

アイスマン　パールホワイトキス　サンセットライナー　マニアック・プレーヤー

通り名	NAME	USE CAR	LEVEL	エンジン	シャシー	ブロック	コーナー遅い
アイスマン	滝口　真二	R32	3	STAGE3	STAGE3	○	──
大胆にして冷静な走りは帝王の風格さえ感じさせる。							
満月の狂気	木下　大輔	R32	4	STAGE3	STAGE3	○	──
アグレッシブな走りは他を圧倒する。チームNo.1は彼という声もある。							
サンセットライナー	渋沢　了	NA1	4	STAGE3	STAGE3	○	──
「スピードマスター」のNo.3。ココの走り方を良く知っている男である。							
白い魔女	山村　友華	FD	4	STAGE3	STAGE3	──	──
派手な走りは好まず、静かにライバルを抜き去るという美少女の走り屋。							
ビジュアルテール	小林　哲也	R34	4	STAGE3	STAGE3	○	──
どんなコンディションでも変わらない。全てにおいて安定した走りをみせる。							
パールホワイトキス	小山　麗奈	R33	4	STAGE3	STAGE3	──	──
幸せな毎日、平凡な日々。何かから逃げるように疾走する。							
マニアック・プレーヤー	井上　秀則	GF8	4	STAGE3	STAGE3	○	──
職業ピアニスト。リズム感の良さは天性のものか？先読みのセンスも抜群。							
ブラックエンジェル	岩崎　彩子	JZA80	4	STAGE3	STAGE3	──	──
華麗な走りと容姿で誰をも魅了する。走り屋で彼女を知らない者はいない。							
ファーストビート	秋山　哲朗	CP9A	4	STAGE3	STAGE3	○	──
走り屋の実態を取材するライター。取材していくうちに自分も走りに目覚めた。							

首都を疾走する、

20チームの頂点に立つ首都高最速の8人

総勢133人のライバルを内包する20チームの走り屋たち。彼らとバトルを繰り返していくうちに、その背後には巨大な影が見え隠れする。4DEVAS、そして4DEVILS——。彼ら8人こそが、漆黒の首都高を支配する最強のライバルたちなのだ。4DEVASのメンバーは、チームリーダーを2人倒した時点で1人登場。もちろん、8人衆の一角を担うメンバーだけあってその実力は高い。確実に自分のマシンをパワーアップしておかなければ太刀打ちできないだろう。そして最後に控える4DEVILSのメンバーには、4DEVASを全員倒した後、チームリーダーを3人倒した時点で1人登場。こちらの実力は前出の4人を遥かに凌駕している。ここで彼らのデータをしっかり把握してからバトルに挑んでほしい。

4DEVAS

死神ドライバー

死をも恐れぬクレイジー・ドライブ

TYPE-Sシリーズの上位機種だけあって、やはりストレートは強い。特に蛇行運転とも思えるほどのブロックは厄介だ。だが意外にも強引な幅寄せであっさり引き下がりがちなので、積極的に当たっていくといいだろう。また、内回りエリア9(P.39)の直角コーナーと外回りエリア3(P.44)のコーナーではかなり減速するので確実にオーバーテイクしておきたい。

Information

本名：織田　敬一
搭乗車：TYPE-S15
カラー：黒
レベル：8

Specification

シャシー	3
駆動系	3
足まわり	3
エンジン	4

12時すぎのシンデレラ

アメリカ仕込みの華麗なテクニック

コーナースピードに定評のあるTYPE-FDだが、オーバーテイクポイントは意外に多い。内回りであればエリア1のトンネル内のコーナー、エリア5のコーナーでの減速が大きいので狙い目だ。ここで頭を抑えたら、バックミラーを確認しながら徹底的にブロックをしかけよう。アドバンテージを奪ったら、大きなミスをしないように堅実に走ることが重要だ。

Information

本名：林原　美津江
搭乗車：TYPE-FD
カラー：青
レベル：7

Specification

シャシー	3
駆動系	3
足まわり	3
エンジン	4

伝　説　の　走　り　屋　た　ち

The God of Death Driver　*Crimson Devil*
Chinderella past 12 o'clock　*Exhaust EVE*
Silver Wolf in midnight　*ZERO*
Ghost in dreaming　*? ? ?*

真夜中の銀狼

群れるのを嫌う孤高の一匹狼

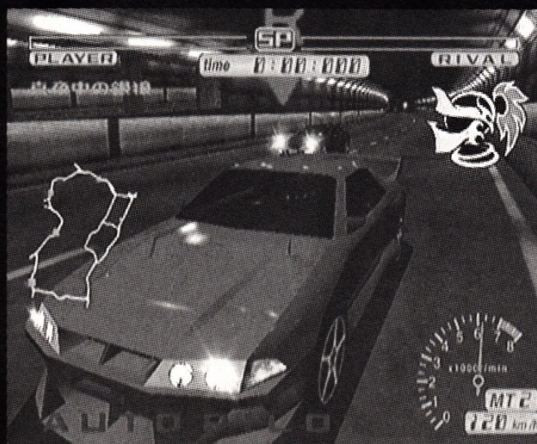
かなり激しいブロックを仕掛けてくるのが特徴のTYPE-R32。そのため前に出してしまうと抜き返すのが難しい。スタートで前に出るようにしたいところだ。また、内回りのエリア10ではかなり下の方まで減速する傾向が強い。リードを奪われているときは、ここで一気に抜き去ってしまおう。なお、外回りではエリア8のカーブでの減速が狙い目だ。

Information

本名：福田　達也
搭乗車：TYPE-R32
カラー：白
レベル：7

Specification

シャシー	3
駆動系	3
足まわり	3
エンジン	4

ライバル・プロフィール
141 1/1 THE 4 DEVAS
NO.136 真夜中の銀狼
群れることなく、一人で走り抜けている
彼と走ると必ず事故ってしまうという

夢見の生霊

首都高最速ラップを持つ無敗の帝王

4DEVAS最後の砦は、スペック面で有利に立つNA2。かなり性格的にしつこいライバルで、その見事なまでのブロックには苦しめられるだろう。ただ、その性格が災いしてブロック中に蛇行、自滅するパターンが多いのだ。ピッタリくっついて、その隙を窺おう。なお、オーバーテイクは内回りエリア2の高速カーブが、最も狙いやすいポイントになるだろう。

Information

本名：君嶋　陽平
搭乗車：TYPE-NA2
カラー：黄
レベル：6

Specification

シャシー	3
駆動系	3
足まわり	3
エンジン	4

ライバル・プロフィール
141 1/1 THE 4 DEVAS
NO.137 夢見の生霊
現在、首都高の最速ラップ保持者
ミラー越しに彼を見た者はいない

紅の悪魔

4 DEVILS

恣意されたかのように走り続ける赤き悪魔

全体的にバランスの取れたセッティングのTYPE-R34。そのため、コーナリングも無理な走りをせず、ラインを忠実に守る走りをする傾向が強い。そのぶん、接近戦では激しいバトルを仕掛けてくるので注意が必要だ。内回りはエリア7ぐらいしかオーバーテイクポイントがないので厳しい。むしろ、減速地点の多い外回りのほうが、付け入る隙が多いといえる。

Information

本名：宮川　雷斗
搭乗車：TYPE-R34
カラー：赤
レベル：2

Specification

シャシー	3
駆動系	3
足まわり	3
エンジン	4

エキゾースト・イヴ

満月の夜に現れる音速の美女

JZA80を駆って、なかなかパワフルな走りをしてくる。当たりに強い上に、目立った減速ポイントがないことから、オーバーテイクできる場所は限られてくる。唯一、大きな減速をするのが内回りのエリア11。ここまで相手に離されないように付いていき、相手よりもブレーキングのタイミングを遅らせて前へ出よう。あとはバックミラーをみながらブロックすればOKだ。

Information

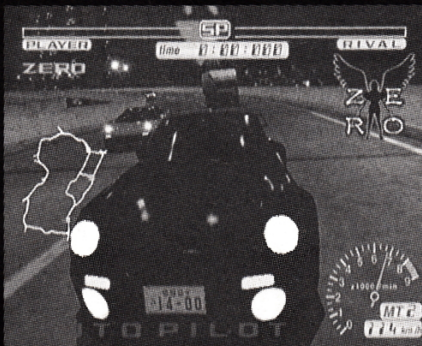
本名：森山　千夏
搭乗車：TYPE-JZA80
カラー：白
レベル：1

Specification

シャシー	3
駆動系	3
足まわり	3
エンジン	4

ZERO

10年間の無敗を誇る伝説のドライバー

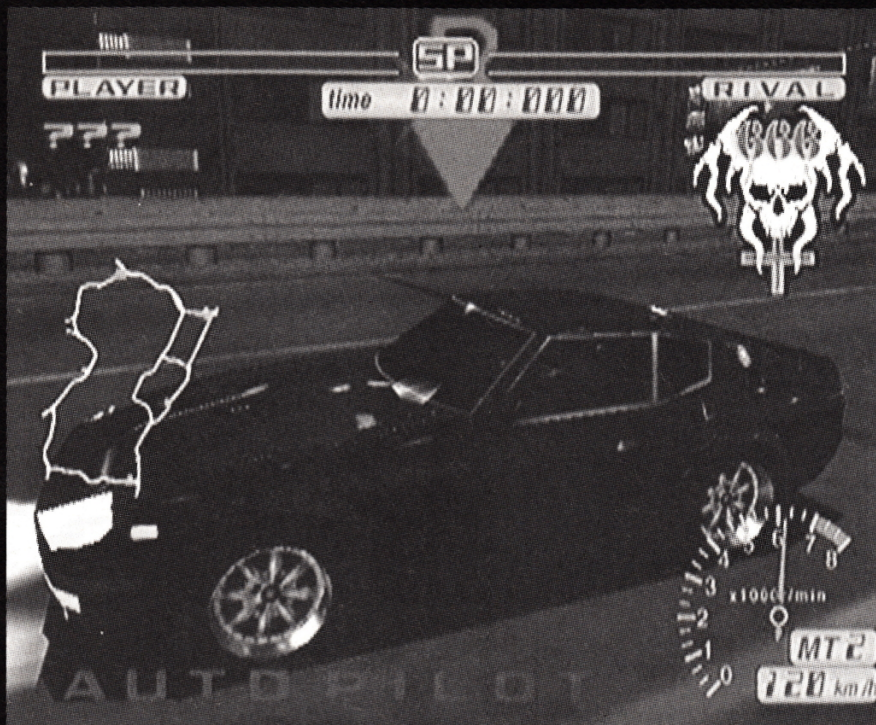
無敗の威圧感を見せつけるTYPE-930。RR駆動だけあって、さすがにスタート直後と、カーブの立ち上がりは速い。しかも、スタート直後は、立ち上がりの良さを活かして体当たりを仕掛けてくるので、十分警戒を払いたい。内回りエリア10の、狭いトンネルが並ぶ場所では、前方に車が詰まっている場合、減速して待つことがある。もう一方を通ってパスしよう。

Information

本名：松本　雅
搭乗車：TYPE-930
カラー：黒
レベル：1

Specification

シャシー	3
駆動系	3
足まわり	3
エンジン	4

???

4 DEVILS

アンティーク感すら漂うダークブルーのS30。往年の名車ではあるが、やはり過去の遺物──などと思ってはいけない。首都高最速伝説に裏打ちされているそのパワーは計り知れないものがある。エンジンパワーを始めとする各スペックも、前出の7人のマシンに引けを取らないのだ。まず、S30の性格面だが、これはかなりアグレッシブ。接近するとガンガン車体を当ててくるので、コーナーなどでは挙動を乱されやすい。また、S30がバックミラーから見えなくなるぐらいのアドバンテージを取ってしまうと、"キレた走り"をしてくるのだ。S30がこちらを追い抜くまで、相手の能力値が一時的にアップ、猛烈な追い上げをしてくるわけ。結果的に、付かず離れず、微妙な位置でのバトルを強いられることになるのだ。一方、コース上での傾向だが、やはりオーバーテイクポイントは少ない。挙げるとすれば内回りエリア1のコーナーと、その手前の緩やかなコーナーだ。ここで目立った減速をするので、多少強引にでもパスできるよう準備しておこう。そしてリードを奪ったら、猛追されない程度の距離を保ち、ブロックで凌ぐ方法がベスト。ただし、ブロックといっても隙間があると強引に入ってこようとするので、ドライバー視点で完全なブロックを行うようにしたい。また、S30はごく希にアザーカーに突っ込んで大クラッシュを起こすことがある。こうなったら猛追されるのを覚悟で逃げ切ることを考えたほうがいい。もちろん、プレイヤーもその間、大きなミスは許されないので確実に差を広げていこう。そして見事、壮絶なバトルを制して、10年に渡る伝説に、その手で終止符を打ってほしい。

首都高伝説の忌まわしき亡霊 バトルを仕掛けた者の末路は…

Information

本名：？？？？
搭乗車：TYPE-S30
カラー：青
レベル：1

Specification

シャシー	3
駆動系	3
足まわり	3
エンジン	4

首都高バトル 公式ガイドブック

STAFF

Directors ………… 電撃王編集部（岡本敦行）
電撃Dreamcast編集部（松本剛　西浦俊也）
Editors …………… 株式会社エーワンオフィス
古橋潔　古橋あゆみ　蛯原秀夫　山本秀樹　大塚省吾
安藤和也　平田政憲　斉藤宙　我満里美
Photographer…… 有限会社ハンドメイド
柴泉寛
Cover design …… WAX Graphics
大下幸治
Designers ……… WAX Graphics
大下幸治　湯上香　鎌田僚　黒川篤史
OT studio
大塚登志夫
Support ………… 元気株式会社
窪田光良
Photo produce……トヨタ自動車株式会社　本田技研工業株式会社　日産自動車株式会社
マツダ株式会社　三菱自動車工業株式会社（五十音順）

発　行　1999年7月25日　初版発行

発行者……………… 佐藤辰男
発行所……………… 株式会社メディアワークス
〒101-8305　東京都千代田区神田駿河台1-8東京YWCA会館
TEL．03-5281-5226（編集部）
発売元……………… 株式会社角川書店
〒102-8177　東京都千代田区富士見2-13-3
TEL．03-3238-8605（営業部）
印刷所……………… 共同印刷株式会社

落丁・乱丁本はお取り替えいたします。
定価はカバーに表示してあります。

ISBN4-8402-1171-X　C0076

首都高バトル

ISBN4-8402-1171-X

C0076 ¥1000E

9784840211710

1920076010002

発行／メディアワークス

定価：本体1,000円 ※消費税が別に加算されます